



Dansk udgave

Retsforskrifter

63. årgang

2. juni 2020

Indhold

II Ikke-lovgivningsmæssige retsakter

FORORDNINGER

- ★ **Kommissionens delegerede forordning (EU) 2020/723 af 4. marts 2020 om fastsættelse af detaljerede regler om anerkendelse af tredjelandes certificering af piloter og om ændring af forordning (EU) nr. 1178/2011** 1
- ★ **Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/724 af 15. maj 2020 om tarifiering af visse varer i den kombinerede nomenklatur** 9
- ★ **Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/725 af 26. maj 2020 om tarifiering af visse varer i den kombinerede nomenklatur** 12

AFGØRELSER

- ★ **Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2020/726 af 27. maj 2020 om afvisning af en ansøgning om beskyttelse af en betegnelse som en beskyttet geografisk betegnelse, jf. artikel 97, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1308/2013 (Commune de Champagne (BGB)) (meddelt under nummer C(2020) 3323)** 15
- ★ **Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2020/727 af 29. maj 2020 om afslutning af en antidumpingprocedure vedrørende importen af endeløse filamenter af glasfiberverarer med oprindelse i Bahrain og Egypten** 17
- ★ **Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2020/728 af 29. maj 2020 om godkendelse af den effektive generatorfunktion, som anvendes i 12-volts-generatorer bestemt til brug i visse personbiler og lette erhvervskøretøjer som en innovativ teknologi i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 ⁽¹⁾** 21

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst.

II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) 2020/723

af 4. marts 2020

om fastsættelse af detaljerede regler om anerkendelse af tredjelands certificering af piloter og om ændring af forordning (EU) nr. 1178/2011

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 ⁽¹⁾, særlig artikel 68, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Med vedtagelsen af forordning (EU) 2018/1139, særlig artikel 68, tillægges Kommissionen nu beføjelse til at vedtage delegerede retsakter vedrørende anerkendelse af certifikater og anden dokumentation, som viser, at reglerne for civil luftfart overholdes, og som udstedes i henhold til et tredjelands lovgivning, idet der sørges for et sikkerhedsniveau, som er ækvivalent med det, der er fastsat ved forordning (EU) 2018/1139.
- (2) Hovedformålet med nærværende forordning er at bringe den gældende retlige ramme i overensstemmelse med forordning (EU) 2018/1139, og derfor bør indholdet af artikel 8, bilag III og dertil knyttede bestemmelser i Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 ⁽²⁾ vedrørende anerkendelse af tredjelands certifikater overføres til en delegeret retsakt. Desuden bør disse bestemmelser nu også omfatte regler om anerkendelse af tredjelands certifikater til svævefly og balloner.
- (3) Forordning (EU) nr. 1178/2011 indeholder en liste over betingelser for anerkendelse af certifikater fra tredjelande. På visse betingelser kan et pilotcertifikat, der er udstedt af et tredjeland, på nuværende tidspunkt anerkendes af medlemsstaterne, eller indehaveren af et sådant tredjelandscertifikat kan opnå godskrivning i forbindelse med en ansøgning om et certifikat i henhold til forordning (EU) nr. 1178/2011. En sådan godskrivning indrømmes på nuværende tidspunkt på grundlag af en anbefaling fra en godkendt træningsorganisation.
- (4) De regler, der finder anvendelse på træningsorganisationer, som udbyder træning med henblik på visse ikke-erhvervs-mæssige pilotcertifikater og -rettigheder, er blevet forenklet, og den anmeldte træningsorganisation (»DTO«) er blevet indført i henhold til Kommissionens forordning (EU) 2018/1119 ⁽³⁾. Derfor bør reglerne for anerkendelse af certifikater fra tredjelande ajourføres, således at DTO'er må godskrive indehavere af tredjelandscertifikater, der ansøger om et certifikat udstedt i henhold til Unionens retlige ramme.
- (5) Artikel 8 i forordning (EU) nr. 1178/2011 og bilag III til samme forordning, der for øjeblikket indeholder krav om anerkendelse af certifikater fra tredjelande, bør derfor udgå —

⁽¹⁾ EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 af 3. november 2011 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 311 af 25.11.2011, s. 1).

⁽³⁾ Kommissionens forordning (EU) 2018/1119 af 31. juli 2018 om ændring af forordning (EU) nr. 1178/2011 for så vidt angår anmeldte træningsorganisationer (EUT L 204 af 13.8.2018, s. 13).

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

AFDELING 1

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Anvendelsesområde

Ved denne forordning fastsættes detaljerede regler om betingelserne for anerkendelse af pilotcertifikater og tilhørende rettigheder, beføjelser eller beviser samt dertil knyttede helbredsbeviser, der er udstedt i overensstemmelse med tredjelandes love.

Artikel 2

Definitioner

1. Definitionerne i forordning (EU) nr. 1178/2011, Kommissionens forordning (EU) 2018/395 ⁽⁴⁾ og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976 ⁽⁵⁾ anvendes i nærværende forordning.
2. Ved »producentflyvninger« forstås i denne forordning desuden de flyvninger, der er omhandlet i artikel 6, stk. 3, i Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ⁽⁶⁾.

Artikel 3

Anerkendelse af certifikater fra tredjelande

Medmindre andet fremgår af internationale aftaler, som er indgået mellem Unionen og et tredjeland i overensstemmelse med artikel 68, stk. 1, litra a), i forordning (EU) 2018/1139, må medlemsstaterne:

- a) i henhold til nærværende forordnings afdeling 2 anerkende pilotcertifikater og tilhørende rettigheder, beføjelser eller beviser samt dertil knyttede helbredsbeviser, der er udstedt i overensstemmelse med tredjelandes love
- b) i henhold til artikel 3 i forordning (EU) nr. 1178/2011, artikel 3a i forordning (EU) 2018/395 eller artikel 3a i gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, alt efter hvad der er relevant, udstede ækvivalente certifikater til ansøgere, som allerede er indehaver af et/én ækvivalent certifikat, rettighed, beføjelse eller bevis, der er udstedt af et tredjeland i overensstemmelse med bilag 1 til konventionen angående international civil luftfart, undertegnet den 7. december 1944 i Chicago (»Chicagokonventionen«), forudsat at disse ansøgere opfylder kravene i afdeling 3 og under hensyntagen til en eventuel godskrivning, som bygger på en anbefaling fra en godkendt træningsorganisation eller en anmeldt træningsorganisation
- c) give fuld godskrivning — for så vidt angår kravene om at gennemgå et træningskursus forud for teoriprøven og den praktiske prøve — til indehavere af et ATPL (pilotcertifikat til tunge luftfartøjer), der er udstedt af eller på vegne af et tredjeland i overensstemmelse med Chicagokonventionens bilag 1, forudsat at disse indehavere har opfyldt de erfaringsrelaterede krav for at kunne få udstedt et ATPL i den relevante luftfartøjskategori, jf. subpart F i bilag I til forordning (EU) nr. 1178/2011, og forudsat at tredjelandscertifikatet indeholder en gyldig typerettighed til det luftfartøj, der skal anvendes til den praktiske ATPL-prøve
- d) udstede typerettigheder for flyvemaskiner eller helikoptere til indehavere af certifikater, som er udstedt i henhold til forordning (EU) nr. 1178/2011, og som opfylder de krav, der er fastsat af et tredjeland med henblik på udstedelse af sådanne typerettigheder disse rettigheder skal være begrænset til luftfartøjer, der er registreret i det pågældende tredjeland, men denne begrænsning må ophæves, så snart piloten opfylder kravene i denne forordnings artikel 10.

⁽⁴⁾ Kommissionens forordning (EU) 2018/395 af 13. marts 2018 om gennemførelsesbestemmelser for flyvning med balloner i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 71 af 14.3.2018, s. 10).

⁽⁵⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976 af 14. december 2018 om gennemførelsesbestemmelser for operation af svævefly i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 (EUT L 326 af 20.12.2018, s. 64).

⁽⁶⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).

AFDELING 2

VALIDERING AF CERTIFIKATER

Artikel 4

Almindelige bestemmelser om validering af certifikater

1. En medlemsstats kompetente myndighed må validere et pilotcertifikat, der er udstedt af et tredjeland i henhold til kravene i Chicagokonventionens bilag 1.
2. Med henblik på anvendelsen af denne forordnings bestemmelser skal medlemsstatens kompetente myndighed være følgende:
 - a) for piloter med bopæl inden for Unionens område — en kompetent myndighed i den medlemsstat, hvori en pilot har bopæl eller er etableret
 - b) for piloter, der ikke har bopæl inden for Unionens område — en kompetent myndighed i den medlemsstat, hvori den operatør, som de flyver for eller skal flyve for, har sit hovedforretningssted, eller hvor det luftfartøj, som de flyver eller skal flyve, er indregistreret.
3. Valideringen af et certifikat skal være gyldig i en periode på højst ét år, og de deri angivne beføjelser må kun udøves, så længe certifikatet fortsat er gyldigt.

Den kompetente myndighed, der har valideret et certifikat, må kun forlænge gyldigheden én gang og med højst ét år, hvis piloten i løbet af gyldighedsperioden har ansøgt om et certifikat i henhold til bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011 eller er under uddannelse med henblik på at få udstedt et sådant certifikat. I sidstnævnte tilfælde gælder denne forlængelse for det tidsrum, det tager at få udstedt certifikatet i henhold til bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011.

4. Indehaverne af et certifikat, der er valideret af en medlemsstat, skal udøve deres beføjelser i overensstemmelse med de krav, som er anført i bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011.

Artikel 5

Pilotcertifikater til erhvervsmæssig lufttransport og andre erhvervsmæssige aktiviteter

Med henblik på validering af pilotcertifikater til erhvervsmæssig lufttransport og andre erhvervsmæssige aktiviteter skal indehavere opfylde følgende krav, alt efter hvad der er relevant for de beføjelser, der ansøges om:

- a) gennem en praktisk prøve opfylde kravene i bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011 for forlængelse af type- eller klasserettigheder, som er af relevans for de beføjelser, der er tilknyttet certifikatet
- b) demonstrere viden om de relevante dele af de operationelle krav og bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011
- c) demonstrere sprogfærdigheder, jf. punkt FCL.055 i bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011
- d) have en gyldig klasse 1-helbredsgodkendelse udstedt i overensstemmelse med bilag IV (del-MED) til forordning (EU) nr. 1178/2011
- e) for flyvemaskiner opfylde såvel kravene i litra a) til d) som kravene om erfaring, der er fastsat i tabel 1 i bilaget til denne forordning
- f) for helikoptere opfylde såvel kravene i litra a) til d) som kravene om erfaring, der er fastsat i tabel 2 i bilaget til denne forordning.

Artikel 6

Pilotcertifikater til ikke-erhvervsmæssige aktiviteter med en instrumentrettighed

Med henblik på validering af private pilotcertifikater med en instrumentrettighed, eller CPL- og ATPL-certifikater (erhvervsmæssige pilotcertifikater hhv. pilotcertifikater til tunge luftfartøjer) med en instrumentrettighed, hvis piloten kun har til hensigt at udøve beføjelser som privatpilot, skal indehaverne opfylde alle følgende krav:

- a) gennemføre den praktiske prøve for instrumentrettigheden og de type- eller klasserettigheder, der er relevante for de beføjelser, der er tilknyttet certifikatet, i overensstemmelse med tillæg 7 og tillæg 9 i bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011

- b) demonstrere viden om luftfartsret, flyvevejsregler, flyveplanlægning og -præstation (IR) og menneskelig ydeevne
- c) demonstrere sprogfærdigheder, jf. punkt FCL.055 i bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011
- d) have mindst en gyldig klasse 2-helbredsgodkendelse udstedt i overensstemmelse med Chicagokonventionens bilag 1
- e) mindst have 100 timers instrumentflyvetid som luftfartøjschef i den relevante luftfartøjskategori.

Artikel 7

Pilotcertifikater til ikke-erhvervs mæssige aktiviteter uden en instrumentrettighed

Med henblik på validering af private pilotcertifikater, eller CPL- og ATPL-certifikater uden en instrumentrettighed, hvis piloten kun har til hensigt at udøve beføjelser som privatpilot, skal indehaverne opfylde alle følgende krav:

- a) demonstrere viden om luftfartsret og menneskelig ydeevne
- b) bestå den praktiske prøve for at få udstedt et privat pilotcertifikat (PPL) i henhold til punkt FCL.235 i bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011
- c) opfylde de relevante krav i subpart H i bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011 for udstedelse af en type- eller klasserettighed, der er af relevans for de beføjelser, der er knyttet til certifikatet
- d) have mindst en klasse 2-helbredsgodkendelse udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1
- e) demonstrere sprogfærdigheder, jf. punkt FCL.055 i bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011
- f) mindst have 100 timers flyvetid som pilot i den relevante luftfartøjskategori.

Artikel 8

Validering af pilotcertifikater med henblik på specifikke opgaver af begrænset varighed

1. Uanset bestemmelserne i ovenstående artikler må en medlemsstats kompetente myndighed i forbindelse med producentflyvninger anerkende et certifikat udstedt af et tredjeland i overensstemmelse med Chicagokonventionens bilag 1 for højst 12 måneder for en specifik opgave af begrænset varighed, såsom instruktionsflyvninger i forbindelse med den første ibrugtagning, demonstration, færgeflyvninger eller prøveflyvninger, hvis ansøgeren opfylder følgende krav:

- a) er indehaver af et relevant certifikat og en helbredsgodkendelse og de dermed forbundne rettigheder eller kvalifikationer udstedt i overensstemmelse med Chicagokonventionens bilag 1
- b) er direkte eller indirekte ansat af en luftfartøjsproducent eller en luftfartsmyndighed.

I dette tilfælde begrænser den kompetente myndighed indehaverens beføjelser til udførelse af flyveinstruktion og prøveflyvninger for førstegangsudstedelse af typerettigheder, tilsyn med operatørens piloters første ruteflyvning, leverings- eller færgeflyvninger, første ruteflyvning, flyvedemonstrationer eller prøveflyvninger, alt efter hvad der er relevant for de opgaver, der er fastsat i dette stykke.

2. Uanset artikel 4-7 må en medlemsstats kompetent myndighed — for så vidt angår konkurrenceflyvninger eller opvisningsflyvninger af begrænset varighed — validere et certifikat, som er udstedt af et tredjeland, og som giver indehaveren ret til at udøve de beføjelser, der er forbundet med et PPL, jf. bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011, et pilotcertifikat til balloner (BPL), jf. bilag III (del-BFCL) til forordning (EU) 2018/395, eller et pilotcertifikat til svæveflyvemaskiner (SPL), jf. bilag III (del-SFCL) til gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, forudsat at alle følgende krav er opfyldt:

- a) forud for arrangementet giver arrangøren af konkurrence- eller opvisningsflyvningen den kompetente myndighed tilstrækkelige oplysninger om, hvordan vedkommende vil sikre, at piloten vil få kendskab til de relevante sikkerhedsoplysninger, og forvalte eventuelle risici i forbindelse med flyvningerne, og
- b) ansøgeren er indehaver af et relevant certifikat og en helbredsgodkendelse og de dermed forbundne rettigheder eller kvalifikationer, som er udstedt i overensstemmelse med Chicagokonventionens bilag 1.

3. Uanset bestemmelserne i artikel 4-7 må en medlemsstats kompetente myndighed validere et certifikat, som er ækvivalent med et af de certifikater, der er omhandlet i stk. 2, og som udstedes i henhold til Chicagokonventionens bilag 1 af et tredjeland for højst 28 dage pr. kalenderår for særlige ikke-erhvervsmæssige opgaver, forudsat at ansøgeren opfylder alle følgende krav:

- a) er indehaver af et relevant certifikat og en helbredsgodkendelse og de dermed forbundne rettigheder eller kvalifikationer udstedt i overensstemmelse med Chicagokonventionens bilag 1
- b) har fuldført mindst én akklimatiseringsflyvning med en kvalificeret instruktør forud for udførelsen af de specifikke opgaver af begrænset varighed.

AFDELING 3

KONVERTERING AF CERTIFIKATER

Artikel 9

Betingelser for konvertering af certifikater

1. En medlemsstats kompetente myndighed må konvertere et certifikat for den relevante luftfartøjskategori til et PPL i henhold til bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011 med en klasse- eller typerettighed til én pilot, et BPL i henhold til bilag III (del-BFCL) til forordning (EU) 2018/395 eller et SPL i henhold til bilag III (del-SFCL) til gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, hvis det originale certifikat er udstedt i henhold til Chicagokonventionens bilag 1 af et tredjeland, og certifikatet enten er:

- a) et certifikat, der er ækvivalent med de certifikater, der er omhandlet i stk. 1, eller
- b) et CPL eller et ATPL.

2. Indehaveren af det certifikat, der skal konverteres, skal opfylde følgende minimumskrav for den relevante luftfartøjskategori:

- a) bestå en skriftlig prøve i luftfartsret og menneskelig ydeevne
- b) bestå den praktiske PPL-, BPL- eller SPL-prøve, alt efter hvad der er relevant, i overensstemmelse med bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011, bilag III (del-BFCL) til forordning (EU) 2018/395 eller bilag III (del-SFCL) til gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976
- c) opfylde kravene for udstedelse af den relevante klasse- eller typerettighed i overensstemmelse med subpart H
- d) være i besiddelse af en helbredsgodkendelse, hvis dette er påkrævet, udstedt i henhold til bilag IV (del-MED) til forordning (EU) nr. 1178/2011
- e) demonstrere sprogfærdigheder, jf. punkt FCL.055 i bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011
- f) have fuldført mindst 100 timers flyvetid som pilot.

AFDELING 4

ANERKENDELSE AF KLASSE- OG TYPERETTIGHEDER

Artikel 10

Betingelser for anerkendelse af klasse- og typerettigheder

En gyldig klasse- eller typerettighed i et certifikat udstedt af et tredjeland kan indsættes i et certifikat, der er udstedt i henhold til bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011, hvis ansøgeren:

- a) opfylder kravene til erfaring og kravene for udstedelse af den relevante type- eller klasserettighed i overensstemmelse med del-FCL
- b) består den relevante praktiske prøve for udstedelse af den relevante type- eller klasserettighed i overensstemmelse med del-FCL

- c) er ved at gennemgå flyvetræning
- d) har mindst:
 - i) 100 timers flyvetid som pilot i den relevante klasse af klasserettigheder for flyvemaskiner
 - ii) 500 timers flyvetid som pilot i den relevante type af typerettigheder for flyvemaskiner
 - iii) 100 timers flyvetid som pilot i den relevante type af enmotorede helikoptere med en maksimal certificeret startmasse på op til 3 175 kg
 - iv) 350 timers flyvetid som pilot i den relevante type for alle andre helikoptere.

Artikel 11

Ændring af forordning (EU) nr. 1178/2011

I forordning (EU) nr. 1178/2011 foretages følgende ændringer:

- a) Artikel 8 udgår.
- b) Bilag III udgår.

Artikel 12

Ikrafttræden og anvendelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. marts 2020.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG

Betingelser for anerkendelse af pilotcertifikater udstedt af eller på vegne af tredjelande

Tabel 1

Krav om erfaring — flyvemaskiner

Certifikat	Samlet antal flyvetimer	Beføjelser	
1)	2)	3)	
ATPL(A)	> 1 500 timer som luftfartøjschef på flyvemaskiner med flere piloter	Erhvervsmæssig lufttransport på flyvemaskiner med flere piloter som luftfartøjschef	a)
ATPL(A) eller CPL(A)/IR (*)	> 1 500 timer som luftfartøjschef eller andenpilot på flyvemaskiner med flere piloter iht. de operationelle krav	Erhvervsmæssig lufttransport på flyvemaskiner med flere piloter som andenpilot	b)
MPL	> 1 500 timer som andenpilot på flyvemaskiner med flere piloter iht. de operationelle krav	Erhvervsmæssig lufttransport på flyvemaskiner med flere piloter som andenpilot	ba)
CPL(A)/IR	> 1 000 timer som luftfartøjschef i erhvervsmæssig lufttransport siden erhvervelse af en IR	Erhvervsmæssig lufttransport på flyvemaskiner med én pilot som luftfartøjschef	c)
CPL(A)/IR	> 1 000 timer som luftfartøjschef eller andenpilot på flyvemaskiner med én pilot iht. de operationelle krav	Erhvervsmæssig lufttransport på flyvemaskiner med én pilot som andenpilot iht. de operationelle krav	d)
ATPL(A), CPL(A)/IR og CPL(A)	> 700 timer på flyvemaskiner, herunder 200 timer i den rolle, som der søges anerkendelse for, og 50 timer i den rolle i de foregående 12 måneder	Udøvelse af beføjelser på flyvemaskiner i andre operationer end erhvervsmæssig lufttransport	e)
CPL(A)	> 1 500 timer som luftfartøjschef i erhvervsmæssig lufttransport, herunder 500 timer i operationer på vandflyvemaskiner	Erhvervsmæssig lufttransport på flyvemaskiner med én pilot som luftfartøjschef	f)

(*) Indehavere af CPL(A)/IR på flyvemaskiner med flere piloter skal have demonstreret viden på ICAO ATPL(A)-niveau før anerkendelse.

Tabel 2

Krav om erfaring — helikoptere

Certifikat	Samlet antal flyvetimer	Beføjelser	
1)	2)	3)	
ATPL(H) gyldig IR	> 1 000 timer som luftfartøjschef på helikoptere med flere piloter	Erhvervsmæssig lufttransport på helikoptere med flere piloter som luftfartøjschef i VFR- og IFR-operationer	a)
ATPL(H) ingen IR-beføjelser	> 1 000 timer som luftfartøjschef på helikoptere med flere piloter	Erhvervsmæssig lufttransport på helikoptere med flere piloter som luftfartøjschef i VFR-operationer	b)
ATPL(H) gyldig IR	> 1 000 timer som pilot på helikoptere med flere piloter	Erhvervsmæssig lufttransport på helikoptere med flere piloter som andenpilot i VFR- og IFR-operationer	c)

Certifikat	Samlet antal flyvetimer	Beføjelser	
1)	2)	3)	
ATPL(H) ingen IR-beføjelser	> 1 000 timer som pilot på helikoptere med flere piloter	Erhvervsmæssig lufttransport på helikoptere med flere piloter som andenpilot i VFR-operationer	d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 timer som pilot på helikoptere med flere piloter	Erhvervsmæssig lufttransport på helikoptere med flere piloter som andenpilot	e)
CPL(H)/IR	> 1 000 timer som luftfartøjschef i erhvervsmæssig lufttransport siden erhvervelse af en IR	Erhvervsmæssig lufttransport på helikoptere med én pilot som luftfartøjschef	f)
ATPL(H) med eller uden IR-beføjelser, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 timer på andre helikoptere end dem, der er certificeret iht. CS-27/29 eller tilsvarende, herunder 200 timer i den rolle, som der søges anerkendelse for, og 50 timer i den rolle i de foregående 12 måneder	Udøvelse af beføjelser på helikoptere i andre operationer end erhvervsmæssig lufttransport	g)

(*) Indehavere af CPL(H)/IR på helikoptere med flere piloter skal have demonstreret viden på ICAO ATPL(H)-niveau før anerkendelse.

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2020/724**af 15. maj 2020****om tarifiering af visse varer i den kombinerede nomenklatur**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 af 9. oktober 2013 om EU-toldkodeksen ⁽¹⁾, særlig artikel 57, stk. 4, og artikel 58, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) For at sikre en ensartet anvendelse af den kombinerede nomenklatur, der er knyttet som bilag til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 ⁽²⁾, bør der vedtages bestemmelser vedrørende tarifieringen af de i bilaget omhandlede varer.
- (2) Forordning (EØF) nr. 2658/87 har fastsat almindelige tarifieringsbestemmelser vedrørende den kombinerede nomenklatur. Disse bestemmelser finder også anvendelse ved fortolkningen af enhver anden nomenklatur, der helt eller delvis er baseret på den kombinerede nomenklatur, eller som tilføjer yderligere underopdelinger, og som er fastlagt på grundlag af specifikke EU-forskrifter med henblik på anvendelsen af tarifmæssige eller andre foranstaltninger vedrørende samhandelen med varer.
- (3) Ifølge de almindelige bestemmelser bør varerne i kolonne 1 i tabellen i bilaget tariferes under den KN-kode, der er anført i kolonne 2, ud fra den begrundelse, der er anført i kolonne 3.
- (4) Det er hensigtsmæssigt, at bindende tarifieringsoplysninger, der er meddelt vedrørende varer, som er omfattet af denne forordning, men som ikke er i overensstemmelse hermed, i en vis periode fortsat kan påberåbes af modtageren, jf. artikel 34, stk. 9, i forordning (EU) nr. 952/2013. Denne periode bør fastsættes til tre måneder.
- (5) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Toldkodeksudvalget —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

De varer, der er anført i kolonne 1 i tabellen i bilaget, tariferes i den kombinerede nomenklatur under den KN-kode, der er nævnt i kolonne 2 i tabellen.

Artikel 2

Bindende tarifieringsoplysninger, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, kan fortsat påberåbes i henhold til artikel 34, stk. 9, i forordning (EU) nr. 952/2013 i en periode på tre måneder fra denne forordnings ikrafttræden.

⁽¹⁾ EUT L 269 af 10.10.2013, s. 1.

⁽²⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 af 23. juli 1987 om told- og statistiknomenklaturen og Den Fælles Toldtarif (EFT L 256 af 7.9.1987, s. 1).

Artikel 3

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 15. maj 2020.

På Kommissionens vegne
For formanden
Philip KERMODE
Fungerende generaldirektør
Generaldirektoratet for Beskatning og Toldunion

BILAG

Varebeskrivelse	Tarifering (KN-kode)	Begrundelse
(1)	(2)	(3)
<p>En vare i form af en hul kugle, der er fremstillet af garn, strimler eller lignende som nævnt i pos. 5404 eller 5405, med en lille rund åbning, der er omkranset af en blød plastlamel, så den f.eks. kan sættes på elektriske lyskæder.</p> <p>Varen findes i forskellige farver og størrelser og importeres særskilt. Den er konstrueret til at blive anvendt som dekoration alene eller sammen med f.eks. lyskæder.</p> <p>(Se billedet) (*)</p>	5609 00 00	<p>Tarifering i henhold til almindelig tarifieringsbestemmelse 1 vedrørende den kombinerede nomenklatur, bestemmelse 7 f) og 8 a) til afsnit XI og teksten til KN-kode 5609 00 00.</p> <p>Tarifering af varen under KN-kode 9405 99 00 som en del (en lampeskærm) af en elektrisk lampe, ikke andetsteds tariferet, er udelukket, fordi varen ikke ved sin form eller sine særlige kendetegn kan identificeres som en del, der udelukkende eller hovedsagelig er konstrueret til brug sammen med en elektrisk lampe (se også de forklarende bemærkninger til HS, kapitel 94, dele). Varen er konstrueret til at blive anvendt sammen med forskellige lyskilder eller andre dekorative varer eller blot til at fungere som indendørsdekoration alene.</p> <p>Varen skal derfor tariferes efter materialets beskaffenhed under KN-kode 5609 00 00 som varer fremstillet af garn, strimler og lignende som nævnt i pos. 5404 eller 5405 eller sejl-garn, reb og tovværk, ikke andetsteds tariferet.</p>

(*) Billedet er kun vejledende.



KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2020/725**af 26. maj 2020****om tarifiering af visse varer i den kombinerede nomenklatur**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 af 9. oktober 2013 om EU-toldkodeksen ⁽¹⁾, særlig artikel 57, stk. 4, og artikel 58, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) For at sikre en ensartet anvendelse af den kombinerede nomenklatur, der er knyttet som bilag til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 ⁽²⁾, bør der vedtages bestemmelser vedrørende tarifieringen af de i bilaget omhandlede varer.
- (2) I forordning (EØF) nr. 2658/87 er der fastsat almindelige tarifieringsbestemmelser vedrørende den kombinerede nomenklatur. Disse bestemmelser finder også anvendelse ved fortolkningen af enhver anden nomenklatur, der helt eller delvis er baseret på den kombinerede nomenklatur, eller som tilføjer yderligere underopdelinger, og som er fastlagt på grundlag af specifikke EU-forskrifter med henblik på anvendelsen af tarifmæssige eller andre foranstaltninger vedrørende samhandelen med varer.
- (3) I henhold til de almindelige bestemmelser bør varerne i kolonne 1 i tabellen i bilaget tariferes under den KN-kode, der er anført i kolonne 2, ud fra den begrundelse, der er anført i kolonne 3.
- (4) Det er hensigtsmæssigt, at bindende tarifieringsoplysninger, der er meddelt vedrørende varer, som er omfattet af denne forordning, men som ikke er i overensstemmelse hermed, i en vis periode fortsat kan påberåbes af modtageren, jf. artikel 34, stk. 9, i forordning (EU) nr. 952/2013. Denne periode bør fastsættes til tre måneder.
- (5) Toldkodeksudvalget har ikke afgivet udtalelse inden for den af formanden fastsatte frist —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

De varer, der er anført i kolonne 1 i tabellen i bilaget, tariferes i den kombinerede nomenklatur under den KN-kode, der er nævnt i kolonne 2 i tabellen.

Artikel 2

Bindende tarifieringsoplysninger, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, kan fortsat påberåbes i henhold til artikel 34, stk. 9, i forordning (EU) nr. 952/2013 i en periode på tre måneder fra denne forordnings ikrafttræden.

⁽¹⁾ EUT L 269 af 10.10.2013, s. 1.

⁽²⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 af 23. juli 1987 om told- og statistiknomenklaturen og Den Fælles Toldtarif (EFT L 256 af 7.9.1987, s. 1).

Artikel 3

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 26. maj 2020.

*På Kommissionens vegne
For formanden
Philip KERMODE
Fungerende generaldirektør
Generaldirektoratet for Beskatning og Toldunion*

BILAG

Varebeskrivelse	Tarifiering (KN-kode)	Begrundelse
(1)	(2)	(3)
<p>En vare bestående af følgende ingredienser (i vægtprocent):</p> <p>carbonhydrider (primært paraffin- og naftenholdige) 94,4</p> <p>n-butylacetat 5,6</p> <p>Varen foreligger som et sammensat organisk opløsningsmiddel til fjernelse af maling, lak og spartelmasse.</p> <p>Varen foreligger i tønder à 210 liter, i beholdere à 1 000 liter eller som bulkvare.</p>	3814 00 90	<p>Tarifiering i henhold til almindelig tarifieringsbestemmelse 1 og 6 vedrørende den kombinerede nomenklatur og teksten til KN-kode 3814 00 og 3814 00 90.</p> <p>Tarifiering under pos. 2710 er udelukket, da sammensatte organiske opløsnings- og fortyndingsmidler er tariferet andetsteds (se også de forklarende bemærkninger til den kombinerede nomenklatur, underpos. 2710 12 11 til 2710 19 99, afsnit II, 3, litra h)).</p> <p>Pos. 3814 omfatter sammensatte organiske opløsnings- og fortyndingsmidler indeholdende over 70 vægtprocent af olier fra jordolie (se også de forklarende bemærkninger til HS, pos. 3814, første afsnit).</p> <p>Teksten til pos. 3814 er mere specifik end teksten til pos. 2710, da den ikke alene omfatter varens sammensætning, men også dens formål (se også HSC tarifieringsudtalelse 3814.00/3).</p> <p>Varen skal derfor tariferes under KN-kode 3814 00 90 som andet sammensat organisk opløsningsmiddel.</p>

AFGØRELSER

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2020/726

af 27. maj 2020

om afvisning af en ansøgning om beskyttelse af en betegnelse som en beskyttet geografisk betegnelse, jf. artikel 97, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1308/2013 (Commune de Champagne (BGB))

(meddelt under nummer C(2020) 3323)

(Kun den franske udgave er autentisk)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1308/2013 af 17. december 2013 om en fælles markedsordning for landbrugsprodukter og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 922/72, (EØF) nr. 234/79, (EF) nr. 1037/2001 og (EF) nr. 1234/2007 ⁽¹⁾, særlig artikel 97, stk. 4, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionen har i overensstemmelse med artikel 97 i forordning (EU) nr. 1308/2013 behandlet den ansøgning om beskyttelse af betegnelsen »Commune de Champagne« som en beskyttet geografisk betegnelse, der blev indgivet den 3. november 2015 af Communauté de la vigne et du vin de la Commune de Champagne, Canton de Vaud, Suisse (CVVCCVDCH) og denne organisations medlemmer (ansøgeren).
- (2) Som svar på Kommissionens anmodninger om oplysninger vedrørende navnlig beskyttelsen af betegnelsen »Commune de Champagne« har CVVCCVDCH henholdsvis den 1. december 2016 og den 7. april 2017 sendt en ny version af produktspecifikationen sammen med et resumé og supplerende oplysninger.
- (3) Kommissionen har konstateret, at betegnelsen »Commune de Champagne« ikke er opført blandt de betegnelser, som Office Fédéral de l'Agriculture har registreret i det schweiziske register over kontrollerede oprindelsesbetegnelser i henhold til artikel 25 i ordonnance nr. 916.140 af 14. november 2007 om vindyrkning og import af vin.
- (4) Efter at have gennemgået den dokumentation, som CVVCCVDCH har fremsendt, mener Kommissionen desuden, at betegnelsen »Commune de Champagne« ikke vil kunne beskyttes på behørig vis i Schweiz. For det første har Det Schweiziske Forbund i henhold til artikel 8 i bilag 7 til aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om handel med landbrugsprodukter ⁽²⁾ pligt til at beskytte betegnelsen »Champagne« på sit område og forbeholde betegnelsen vin med oprindelse i Den Europæiske Union. For det andet kan Kommissionen for så vidt angår artikel 32 i den schweiziske forordning om vin fra Canton de Vaud af 27. maj 2009 (Canton de Vaud i Det Schweiziske Forbund) konstatere, at den vedrører retten til på visse betingelser at angive kommunenavnet på vine med kontrolleret oprindelsesbetegnelse. Nævnte artikel indeholder regler om mærkning af vine med kontrolleret oprindelsesbetegnelse, herunder »Bonvillars«, og giver tilladelse til at angive navnet på den kommune, som druerne har oprindelse i. Nævnte artikel medfører ikke i sig selv en beskyttelse af betegnelsen »Commune de Champagne« som en geografisk betegnelse.
- (5) Kommissionen kan således konkludere, at ansøgeren ikke har dokumenteret, at betegnelsen er beskyttet på behørig vis i sit oprindelsesland. Betingelsen i artikel 94, stk. 3, i forordning (EU) nr. 1308/2013 er derfor ikke opfyldt.
- (6) Det fremgår af ovenstående, at betingelserne i afsnit II, kapitel I, afdeling 2, underafdeling 2 med overskriften »Oprindelsesbetegnelser og geografiske betegnelser«, i forordning (EU) nr. 1308/2013 ikke er opfyldt.

⁽¹⁾ EUT L 347 af 20.12.2013, s. 671.

⁽²⁾ EFT L 114 af 30.4.2002, s. 132.

- (7) Ansøgningen om beskyttelse af betegnelsen »Commune de Champagne« som en beskyttet geografisk betegnelse bør derfor i henhold til artikel 97, stk. 4, i forordning (EU) nr. 1308/2013 afvises.
- (8) Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra Komitéen for den Fælles Markedsordning for Landbrugsprodukter —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Ansøgningen om registrering af betegnelsen »Commune de Champagne« afvises.

Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til La Communauté de la vigne et du vin de la Commune de Champagne, Canton de Vaud, Suisse (CVVCCVDCH).

Udfærdiget i Bruxelles, den 27. maj 2020.

På Kommissionens vegne
Janusz WOJCIECHOWSKI
Medlem af Kommissionen

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2020/727**af 29. maj 2020****om afslutning af en antidumpingprocedure vedrørende importen af endeløse filamenter af glasfiberverer med oprindelse i Bahrain og Egypten**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1036 af 8. juni 2016 om beskyttelse mod dumpingimport fra lande, der ikke er medlemmer af Den Europæiske Union ⁽¹⁾ (»grundforordningen«), særlig artikel 5, og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB**1.1. Indledning**

- (1) Den 3. maj 2019 indledte Europa-Kommissionen en antidumpingundersøgelse vedrørende importen til Den Europæiske Union af endeløse filamenter af glasfiberverer (»GFR«) med oprindelse i Bahrain og Egypten (»de pågældende lande«) i henhold til artikel 5 i grundforordningen. Den offentliggjorde en meddelelse om indledning i *Den Europæiske Unions Tidende* ⁽²⁾ (»indledningsmeddelelsen«).
- (2) Kommissionen indledte undersøgelsen som følge af en klage, der blev indgivet den 21. marts 2019 af European Glass Fibre Producers Association (»klageren« eller »APFE«) på vegne af producenter, der tegner sig for mere end 25 % af den samlede EU-produktion. Klagen blev støttet af en række producenter, der tegner sig for 71 % af den samlede EU-produktion af endeløse filamenter af glasfiberverer.

1.2. Undersøelsesperioden og den betragtede periode

- (3) Undersøgelsen af dumping og skade omfattede perioden fra 1. april 2018 til 31. marts 2019 (»undersøelsesperioden« eller »UP«). Undersøgelsen af udviklingstendenser af relevans for vurderingen af skade omfattede perioden fra 1. januar 2016 frem til udgangen af undersøelsesperioden (»den betragtede periode«).

1.3. Interesserede parter

- (4) I indledningsmeddelelsen blev interesserede parter opfordret til at kontakte Kommissionen for at deltage i undersøgelsen. Endvidere underrettede Kommissionen specifikt klageren, andre kendte EU-producenter, de kendte eksporterende producenter, de kendte importører, leverandører og brugere, forhandlere samt sammenslutninger, som, den vidste, var berørt af indledningen af undersøgelsen, og opfordrede dem til at deltage.

⁽¹⁾ EUT L 176 af 30.6.2016, s. 21.

⁽²⁾ EUT C 151 af 3.5.2019, s. 4.

- (5) De interesserede parter fik mulighed for at fremsætte bemærkninger til indledningen af undersøgelsen og til at anmode om en høring med Kommissionen og/eller høringskonsulenten i handelsprocedurer.

1.4. Stikprøveudtagning

- (6) Kommissionen anførte i sin indledningsmeddelelse, at den eventuelt ville udtage en stikprøve af interesserede parter i henhold til grundforordningens artikel 17.

1.4.1. Stikprøveudtagning af EU-producenter

- (7) Kommissionen anførte i sin indledningsmeddelelse, at den havde udtaget en foreløbig stikprøve af EU-producenter. Kommissionen udtog stikprøven på grundlag af den største repræsentative produktionsmængde, som med rimelighed kunne undersøges inden for den tid, der var til rådighed.
- (8) Der blev ikke modtaget bemærkninger til den udtagne stikprøve.

1.4.2. Stikprøveudtagning af ikke forretningsmæssigt forbundne importører

- (9) For at afgøre, om det var nødvendigt med stikprøveudtagning, og i bekræftende fald udtage en stikprøve, anmodede Kommissionen ikke forretningsmæssigt forbundne importører om at indgive de oplysninger, der er anført i indledningsmeddelelsen.
- (10) Da kun to ikke forretningsmæssigt forbundne importører indgav udfyldte stikprøveskemaer, blev der ikke anvendt stikprøveudtagning.

1.4.3. Stikprøveudtagning af eksporterende producenter i Bahrain og Egypten

- (11) Kommissionen anvendte ikke stikprøver i forbindelse med eksporterende producenter i Bahrain og Egypten, da der kun er én eksporterende producent i hvert land.

1.4.4. Spørgeskemabesvarelser og kontrolbesøg

- (12) Kommissionen sendte spørgeskemaer til de to eksporterende producenter, de tre stikprøveudtagne EU-producenter og til to ikke forretningsmæssigt forbundne importører. Der blev stillet et spørgeskema til rådighed for brugerne, som de kunne udfylde, hvis de ønskede det, i stedet for at fremsætte bemærkninger.
- (13) Kommissionen modtog spørgeskemabesvarelser fra begge eksporterende producenter, alle stikprøveudtagne EU-producenter og begge ikke forretningsmæssigt forbundne importører. Kommissionen modtog også spørgeskemabesvarelser fra to brugere.
- (14) Kommissionen indhentede og efterprøvede alle de oplysninger, som den anså for nødvendige for at kunne træffe afgørelse om dumping, deraf følgende skade og Unionens interesser.
- (15) Metoden for og korrektheden af de data, klagerne indsamlede med henblik på de makroøkonomiske indikatorer, var genstand for et kontrolbesøg i henhold til grundforordningens artikel 16 hos klagerens advokater.
- (16) Der blev aflagt kontrolbesøg i henhold til grundforordningens artikel 16 hos følgende virksomheder:

EU-producenter og forretningsmæssigt forbundne virksomheder:

- 3B Fibreglass, Battice, Belgien
- Johns Manville Slovakia a.s., Trnava, Slovakiet
- European Owens Corning Fibreglass SPRL, Watermael-Boitsfort, Belgien

Ikke forretningsmæssigt forbundne importører i Unionen:

- Euroresins UK Limited, Ellesmere Port, Det Forenede Kongerige
- Helm AG, Hamburg, Tyskland

Ikke forretningsmæssigt forbundne brugere i Unionen:

- Polykemi, Ystad, Sverige
- Virksomhed A ⁽³⁾

Den eksporterende producent i Egypten og forretningsmæssigt forbundne virksomheder:

- Jushi Group:
- Jushi Egypt for Fiberglass Industry S.A.E., Egypten
- Jushi France SAS, Frankrig
- Jushi Italia srl, Italien
- Jushi Spain SA, Spanien

Den eksporterende producent i Bahrain og forretningsmæssigt forbundne virksomheder:

- CPIC Group
 - CPIC Abahsain Fiberglas W.L.L., Bahrain
 - CPIC Europe B.V., Nederlandene.

2. DEN PÅGÆLDENDE VARE OG SAMME VARE

2.1. Den undersøgte vare

- (17) Den vare, der er omfattet af undersøgelsen, er afhuggede glasfibertråde, af længde 50 mm og derunder (»afhuggede tråde«), glasfiberrovings, undtagen glasfiberrovings, der er imprægneret og belagt, med et glødetab på over 3 % (som fastsat i henhold til ISO-standard 1887) (»rovings«), og måtter af glasfiberfilamenter, undtagen måtter af glasuld (»måtter«) (»den undersøgte vare«). Den undersøgte vare er kendt som »glasfiberforstærkning« eller »GFR«.
- (18) Den pågældende vare er den undersøgte vare med oprindelse i Bahrain og Egypten.
- (19) Den pågældende vare er i øjeblikket henhørende under KN-kode 7019 11 00, ex 7019 12 00, 7019 31 00 (Taric-kode 7019 12 00 22, 7019 12 00 25, 7019 12 00 26 og 7019 12 00 39).

2.2. Samme vare

- (20) Undersøgelsen viste, at følgende varer har samme grundlæggende fysiske, kemiske og tekniske egenskaber og samme grundlæggende anvendelsesformål:
- a) den pågældende vare
 - b) den vare, der produceres og sælges på hjemmemarkedet i Bahrain og Egypten
 - c) den vare, der produceres og sælges i Unionen af EU-erhvervsgrenen.
- (21) Kommissionens besluttede, at i forbindelse med denne undersøgelse er disse varer derfor samme vare, jf. grundforordningens artikel 2, litra c).

3. SAGSFORLØB

- (22) I sit brev til Kommissionen af 19. marts 2020 trak klageren sin klage tilbage.
- (23) I overensstemmelse med grundforordningens artikel 9, stk. 1, kan proceduren afsluttes, når klageren trækker sin klage tilbage, medmindre afslutningen ikke er i Unionens interesse.
- (24) Kommissionen fandt, at antidumpingproceduren burde afsluttes, da undersøgelsen ikke havde påvist, at en sådan afslutning ikke ville være i Unionens interesse.

⁽³⁾ Virksomhed A anmodede om anonymitet med den begrundelse, at den ville udsætte sig for en betydelig risiko for kommercielle gengældelsesaktioner, hvis den af visse producenter skulle blive anset for at handle på en måde, der strider mod deres interesser.

- (25) De interesserede parter blev underrettet herom og fik mulighed for at fremsætte bemærkninger. Kommissionen modtog ingen bemærkninger, som kunne føre til den konklusion, at en sådan afslutning ikke ville være i Unionens interesse.
- (26) Kommissionen konkluderer derfor, at antidumpingproceduren vedrørende importen til Unionen af GFR med oprindelse i Bahrain og Egypten bør afsluttes.
- (27) Denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat i henhold til grundforordningens artikel 15, stk. 1 —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Antidumpingundersøgelsen vedrørende importen til Unionen af afhuggede glasfibertråde, af længde 50 mm og derunder («afhuggede tråde»), glasfiberrovings, undtagen glasfiberrovings, der er imprægneret og belagt, med et glødetab på over 3 % (som fastsat i henhold til ISO-standard 1887) («rovings»), og måtter af glasfiberfilamenter, undtagen måtter af glasuld («måtter»), med oprindelse i Bahrain og Egypten, i øjeblikket henhørende under KN-kode 7019 11 00, ex 7019 12 00, 7019 31 00 (Taric-kode 7019 12 00 22, 7019 12 00 25, 7019 12 00 26 og 7019 12 00 39) afsluttes hermed.

Artikel 2

Denne afgørelse træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Udfærdiget i Bruxelles, den 29. maj 2020.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2020/728

af 29. maj 2020

om godkendelse af den effektive generatorfunktion, som anvendes i 12-volts-generatorer bestemt til brug i visse personbiler og lette erhvervskøretøjer som en innovativ teknologi i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 ⁽¹⁾, særlig artikel 11, stk. 4, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den 20. september 2019 indgav fabrikanterne Bayerische Motoren Werke AG, Daimler AG, FCA Italy S.p.A, Honda Motor Europe Ltd, Hyundai Motor Europe Technical Center GmbH, Jaguar Land Rover LTD, Automobile Citroen, Automobile Peugeot, PSA Automobiles SA, Renault, SEG Automotive Germany GmbH, Volkswagen AG, Volkswagen AG Nutzfahrzeuge og leverandøren Valeo Electrification Systems i fællesskab en anmodning, jf. artikel 12a i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 725/2011 ⁽²⁾ om ændring af Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2017/785 ⁽³⁾ med henblik på at udvide godkendelsen af den innovative teknologi til brug i visse hybride elkøretøjer med ikke-ekstern opladning (NOVC-HEV'er), i klasse M₁ og personbiler, der kan køre på visse alternative brændstoffer.
- (2) Den 1. oktober 2019 indgav fabrikanterne Daimler AG, FCA Italy S.p.A, Hyundai Motor Europe Technical Center GmbH, Jaguar Land Rover LTD, Mitsubishi Electric Corporation, Opel Automobile GmbH-PSA, Automobile Citroen, Automobile Peugeot, PSA Automobiles SA, Renault, SEG Automotive Germany GmbH, Volkswagen AG, Volkswagen AG Nutzfahrzeuge og leverandøren Valeo Electrification Systems i fællesskab en ansøgning om godkendelse som en innovativ teknologi i henhold til artikel 11 i forordning (EU) 2019/631 af den effektive generatorfunktion i 12-volts-motorgeneratorer bestemt til brug i visse lette erhvervskøretøjer, herunder visse NOVC-HEV'er og lette erhvervskøretøjer, der kan køre på visse alternative brændstoffer.
- (3) En 12-volts-motorgenerator kan fungere som enten en elektrisk motor, der omdanner elektrisk energi til mekanisk energi, eller som en generator, der omdanner mekanisk energi til elektrisk energi, dvs. på samme måde som en vekselstrømsgenerator. Den teknologi, der er genstand for såvel anmodningen om ændring som ansøgningen, er defineret som en effektiv generatorfunktion i 12-volts-motorgeneratorer.
- (4) Da anmodningen om ændring og ansøgningen om godkendelse vedrører samme innovative teknologi, og samme betingelser gælder for brugen heraf i de pågældende køretøjsklasser, bør både anmodningen om ændring og ansøgningen om godkendelse behandles i én enkelt afgørelse.
- (5) Anmodningen om ændring og ansøgningen om godkendelse er blevet vurderet i henhold til artikel 11 i forordning (EU) 2019/631, gennemførelsesforordning (EU) nr. 725/2011 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 427/2014 ⁽⁴⁾ og de tekniske retningslinjer for forberedelse af ansøgninger om godkendelse af innovative

⁽¹⁾ EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13.

⁽²⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 725/2011 af 25. juli 2011 om indførelse af en procedure for godkendelse og certificering af innovative teknologier til nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 (EUT L 194 af 26.7.2011, s. 19).

⁽³⁾ Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2017/785 af 5. maj 2017 om godkendelse af effektive 12-volts-motorgeneratorer til brug i personbiler med konventionelle forbrændingsmotorer som en innovativ teknologi til reduktion af CO₂-emissioner fra personbiler i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 (EUT L 118 af 6.5.2017, s. 20).

⁽⁴⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 427/2014 af 25. april 2014 om indførelse af en procedure for godkendelse og certificering af innovative teknologier til nedbringelse af CO₂-emissionerne fra lette erhvervskøretøjer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011 (EUT L 125 af 26.4.2014, s. 57).

teknologier i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 ⁽⁵⁾ (juli 2018-udgaven) ⁽⁶⁾. Anmodningen og ansøgningen opfyldte de formelle krav. De blev, som det kræves i artikel 11, stk. 3, i forordning (EU) 2019/631, ledsaget af en verifikationsrapport udarbejdet af et uafhængigt og certificeret organ.

- (6) Den effektive generatorfunktion i en 12-volts-motorgenerator er allerede ved gennemførelsesafgørelse (EU) 2017/785 godkendt til brug i personbiler med konventionelle forbrændingsmotorer som en innovativ teknologi, der er i stand til at reducere CO₂-emissionerne på en måde, som kun til dels er dækket af de målinger, der foretages som led i emissionsprøvningen i henhold til New European Drive Cycle (NEDC) som fastsat ved Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 ⁽⁷⁾. Af vurderingen fremgår det, at den godkendte miljøinnovation under samme betingelser også kan reducere CO₂-emissioner for andre køretøjsklasser.
- (7) Ansøgerne har nærmere bestemt godtgjort, at den effektive generatorfunktion i en 12-volts-motorgenerator kan reducere CO₂-emissionerne fra lette erhvervskøretøjer med konventionelle forbrændingsmotorer på samme måde, som det er tilfældet for personbiler med samme type drivlinje.
- (8) Hvad angår NOVC-HEV i klasse M₁ og N₁, for hvilke det ukorrigerede målte brændstofforbrug og CO₂-emissionsværdierne må anvendes i henhold til punkt 5.3.2 i bilag 8 til FN/ECE-regulativ nr. 101 ⁽⁸⁾, bør disse for så vidt angår denne afgørelse betragtes som ækvivalente med M₁- og N₁-køretøjer med konventionelle forbrændingsmotorer.
- (9) Ansøgerne har godtgjort, at den prøvningsmetode, der er fastsat i gennemførelsesafgørelse (EU) 2017/785 med henblik på prøvning af CO₂-besparelsen ved brug af den effektive generatorfunktion i 12-volts-motorgeneratorer i konventionelle forbrændingsmotorer, er egnet til at fastslå sådanne besparelser ved brug af teknologien i lette erhvervskøretøjer samt for visse NOVC-HEV i klasse M₁ og N₁.
- (10) Ansøgerne har — med baggrund i den voksende andel af personbiler og lette erhvervskøretøjer, der kan køre på LPG, komprimeret naturgas (CNG) eller E85 — anmodet om, at anvendelsesområdet for denne afgørelse også bør omfatte sådanne køretøjer, og at visse faktorer i prøvningsmetoden derfor bør justeres.
- (11) Da E85 kun er tilgængeligt i begrænset omfang på EU-markedet som helhed, bør der imidlertid ikke skelnes mellem dette brændstof og benzin med henblik på prøvningsmetoden.
- (12) Med hensyn til den indkøringsprocedure, der er føjet til prøvningsmetoden for den pågældende motorgenerator, indeholder ansøgningen imidlertid ikke en tilstrækkeligt præcis beskrivelse af, hvordan en sådan indkøringsprocedure skal foregå, eller hvordan der skal tages hensyn til effekten af indkøringen. Muligheden for om nødvendigt at tage sådanne effekter i betragtning indgår desuden allerede i den prøvningsmetode, som er fastsat i gennemførelsesafgørelse (EU) 2017/785, eftersom nævnte metode indeholder et krav om, at generatorfunktionens virkningsgrad i motorgeneratoren skal måles mindst fem gange. Eftersom generatorfunktionens virkningsgrad i motorgeneratoren bestemmes på grundlag af gennemsnittet af måleresultaterne, er det derfor muligt i den endelige bestemmelse af virkningsgraden at tage tilstrækkeligt hensyn til en eventuel indkøringseffekt, positiv såvel som negativ, ved om nødvendigt at øge antallet af målinger. Det er i lyset af ovenstående ikke hensigtsmæssigt at supplere prøvningsmetoden med en yderligere specifik indkøringsprocedure som foreslået i ansøgningerne.
- (13) Under hensyntagen til ovennævnte betragtninger bør den prøvningsmetode, som er fastsat i gennemførelsesafgørelse (EU) 2017/785, med tilføjelsen af visse brændstoffsificke faktorer anses for hensigtsmæssig til bestemmelse af CO₂-besparelserne ved den pågældende innovative teknologi, når den monteres i N₁-køretøjer med forbrændingsmotorer, NOVC-HEV-køretøjer i klasse M₁ og N₁ samt M₁- og N₁-køretøjer, der kan køre på visse alternative brændstoffer.

⁽⁵⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer (EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1).

⁽⁶⁾ <https://circabc.europa.eu/w/browse/f3927eae-29f8-4950-b3b3-d2e700598b52>

⁽⁷⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 199 af 28.7.2008, s. 1).

⁽⁸⁾ Regulativ nr. 101 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelse af personbiler drevet udelukkende af en forbrændingsmotor eller af et hybridt elektrisk fremdriftssystem med hensyn til måling af emissionen af carbondioxid og brændstofforbrug og/eller måling af elektrisk energiforbrug og rækkevidde og af køretøjer i klasse M₁ og N₁ drevet udelukkende af et elektrisk fremdriftssystem med hensyn til måling af elektrisk energiforbrug og rækkevidde (EUT L 138 af 26.5.2012, s. 1).

- (14) Fabrikkerne bør have mulighed for at ansøge en typegodkendelsesmyndighed om at certificere de CO₂-besparelser, der opnås ved brug af den innovative teknologi, hvis betingelserne i denne afgørelse er opfyldt. Fabrikkerne bør med henblik herpå sikre sig, at ansøgningen om certificering ledsages af en verifikationsrapport fra et uafhængigt og certificeret organ, der bekræfter, at den innovative teknologi opfylder kravene i denne afgørelse, og at besparelserne er fastslået i overensstemmelse med den prøvningsmetode, der er fastsat i denne afgørelse.
- (15) For at lette en større udbredelse af den innovative teknologi i nye køretøjer bør fabrikkerne også have mulighed for at ansøge om certificering af CO₂-besparelserne ved de effektive generatorfunktioner ved brug af flere 12-volts-generatorer. Hvis denne mulighed benyttes, bør det dog sikres, at der anvendes en mekanisme, der skaber incitament til kun at udbrede brugen af de motorgeneratorer, der har den største virkningsgrad.
- (16) Det er typegodkendelsesmyndighedens ansvar at foretage en grundig kontrol af, at betingelserne for certificering af CO₂-besparelserne ved brug af en innovativ teknologi som angivet i denne afgørelse er opfyldt. Hvis certificeringen udstedes, bør den ansvarlige typegodkendelsesmyndighed sikre sig, at alle de elementer, der indgår i certificeringen, registreres i en prøvningsrapport og opbevares sammen med verifikationsrapporten, og at oplysningerne stilles til rådighed for Kommissionen på dennes anmodning.
- (17) Med henblik på fastsættelse af den generelle miljøinnovationskode, der skal anvendes i de relevante typegodkendelsesdokumenter i overensstemmelse med bilag I, VIII og IX til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF⁽⁹⁾, bør den innovative teknologi tildeles en individuel kode.
- (18) Fra 2021 skal fabrikanternes opfyldelse af deres specifikke CO₂-emissionsmål fastslås på grundlag af de CO₂-emissioner, der bestemmes i overensstemmelse med den verdensomspændende harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure — WLTP), der er fastsat i Kommissionens forordning (EU) 2017/1151⁽¹⁰⁾. CO₂-besparelser, der opnås som følge af den innovative teknologi, der certificeres med henvisning til denne afgørelse, må derfor kun tages i betragtning ved beregningen af en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i kalenderåret 2020 —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Innovativ teknologi

Den effektive generatorfunktion, der bruges i en 12-volts-motorgenerator, jf. gennemførelsesafgørelse (EU) 2017/785, godkendes som en innovativ teknologi, jf. artikel 11 i forordning (EU) 2019/631, idet det tages i betragtning, at den kun til dels er dækket af den standardprøvningsprocedure, der er fastsat i forordning (EF) nr. 692/2008, og forudsat at følgende betingelser opfyldes:

- a) Den innovative teknologi monteres i lette erhvervskøretøjer (N₁) med forbrændingsmotorer, som kører på benzin, diesel, flydende gas (LPG), komprimeret naturgas (CNG) eller E-85, eller i hybride elkøretøjer med ikke-ekstern opladning (NOVC-HEV'er) i klasse M₁ og eller N₁, som opfylder kravene i punkt 5.3.2, nr. 3), i bilag 8 til regulativ nr. 101 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa
- b) generatorfunktionens virkningsgrad, bestemt efter metoden i bilaget, er mindst:
- i) 73,8 % for køretøjer, der kører på benzin eller E85, uden turbolader
 - ii) 73,4 % for køretøjer, der kører på benzin eller E85, med turbolader
 - iii) 74,2 % for køretøjer, der kører på diesel

⁽⁹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektiv) (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 1).

- iv) 74,6 % for køretøjer, der kører på LPG, uden turbolader
- v) 74,1 % for køretøjer, der kører på LPG, med turbolader
- vi) 76,3 % for køretøjer, der kører på CNG, uden turbolader
- vii) 75,7 % for køretøjer, der kører på CNG, med turbolader.

Artikel 2

Basisteknologi

Basisteknologien skal være en vekselstrømsgenerator med en masse på højst 7 kg og en virkningsgrad på 67 %.

Artikel 3

Ansøgning om certificering af CO₂-besparelser

1. En fabrikant kan med henvisning til denne afgørelse ansøge en typegodkendelsesmyndighed om certificering af CO₂-besparelserne ved brugen af den teknologi, der er godkendt i henhold til artikel 1, (»den innovative teknologi«) i en eller flere 12-volts-motorgeneratorer.
2. Fabrikanten sørger for, at ansøgningen om certificering ledsages af en verifikationsrapport fra et uafhængigt og certificeret organ, der bekræfter, at betingelserne i artikel 1 er opfyldt.
3. Hvis besparelserne er certificeret i henhold til artikel 3, sørger fabrikanten for, at de certificerede CO₂-besparelser og miljøinnovationskoden, som er nævnt i artikel 5, stk. 1, registreres i de pågældende køretøjers typeattest.

Artikel 4

Certificering af CO₂-besparelser

1. Typegodkendelsesmyndigheden sikrer, at CO₂-besparelserne ved brugen af den innovative teknologi er blevet målt efter metoden i bilaget.
2. Hvis en fabrikant ansøger om certificering af CO₂-besparelserne ved brugen af den innovative teknologi i mere end én 12-volts-motorgenerator i forbindelse med én køretøjsversion, bestemmer typegodkendelsesmyndigheden, hvilken af de prøvede 12-volts-motorgeneratorer der giver de laveste CO₂-besparelser. Denne værdi anvendes med henblik på stk. 4.
3. Hvis den innovative teknologi er monteret i et dobbeltbrændstøfkøretøj eller flex-brændstøfkøretøj, registrerer godkendelsesmyndigheden CO₂-besparelserne på følgende måde:
 - a) for dobbeltbrændstøfkøretøjer, der kører på benzin eller gasformigt brændstof, værdien for CO₂-besparelserne med hensyn til LPG- eller CNG-brændstoffet
 - b) for flex-brændstøfkøretøjer, der anvender benzin og E85, værdien for CO₂-besparelserne med hensyn til benzin.
4. Typegodkendelsesmyndigheden registrerer de certificerede CO₂-besparelser, der er bestemt i henhold til stk. 1 og 2, og den miljøinnovationskode, der er nævnt i artikel 5, stk. 1, i det relevante typegodkendelsesdokument.
5. Typegodkendelsesmyndigheden registrerer alle de elementer, der indgår i certificeringen, i en prøvningsrapport og opbevarer den sammen med den verifikationsrapport, der er nævnt i artikel 3, stk. 2, og stiller oplysningerne til rådighed for Kommissionen på dennes anmodning.
6. Typegodkendelsesmyndigheden certificerer kun CO₂-besparelser, hvis den konstaterer, at den innovative teknologi opfylder betingelserne i artikel 1, og hvis de opnåede CO₂-besparelser er på 1 g CO₂/km eller højere, jf. bestemmelserne i artikel 9, stk. 1, litra a), i gennemførelsesforordning (EU) nr. 725/2011 for personbiler eller som angivet i artikel 9, stk. 1, litra a), i gennemførelsesforordning (EU) nr. 427/2014 for lette erhvervskøretøjer.

*Artikel 5***Miljøinnovationskode**

1. Den innovative teknologi, der godkendes ved denne afgørelse, tildeles miljøinnovationskode 30.
2. Certificerede CO₂-besparelser, der registreres med henvisning til denne miljøinnovationskode, må kun tages i betragtning ved beregningen af fabrikanternes gennemsnitlige specifikke emissioner i kalenderåret 2020.

*Artikel 6***Ikrafttræden**

Denne afgørelse træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Udfærdiget i Bruxelles, den 29. maj 2020.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG

METODE TIL BESTEMMELSE AF CO₂-BESPARELSERNE VED DEN EFFEKTIVE GENERATORFUNKTION I 12-VOLTS-MOTORGENERATORER BESTEMT TIL BRUG I VISSE PERSONBILER OG LETTE ERHVERVSKØRETØJER

1. INDLEDNING

For at bestemme de CO₂-emissionsbesparelser, der kan tilskrives den effektive generatorfunktion i en 12-volts-motorgenerator, i det følgende benævnt »den innovative teknologi«, til brug i visse personbiler (M₁) og lette erhvervskøretøjer (N₁), som opfylder betingelserne i artikel 1, er det nødvendigt at fastslå følgende:

- 1) prøvningsbetingelser
- 2) prøvningsudstyr
- 3) bestemmelse af den maksimale udgangseffekt
- 4) beregningen af CO₂-besparelserne
- 5) beregningen af den statistiske fejlmargen for CO₂-besparelserne.

2. SYMBOLER, PARAMETRE OG ENHEDER

Symboler

C_{CO_2}	—	CO ₂ -besparelser [g CO ₂ /km]
CO ₂	—	Kuldioxid
CF	—	Omregningsfaktor som fastsat i tabel 3
h	—	Frekvens som fastsat i tabel 1
I	—	Strømstyrke, ved hvilken målingen gennemføres [A]
m	—	Antal målinger foretaget på prøven
M	—	Drejningsmoment [Nm]
n	—	Omdrejningsfrekvens [min ⁻¹] som fastsat i tabel 1
P	—	Effekt [W]
$S_{\eta_{MG}}$	—	Standardafvigelse for virkningsgraden for generatorfunktionen i 12-volts-motorgeneratoren (i det følgende benævnt »motorgeneratorens virkningsgrad«) [%]
$\overline{S_{\eta_{MG}}}$	—	Standardafvigelsen af motorgeneratorens middelvirkningsgrad [%]
$S_{C_{CO_2}}$	—	Standardafvigelse af den samlede CO ₂ -besparelse [g CO ₂ /km]
U	—	Prøvespænding, ved hvilken målingen gennemføres [V]
v	—	Gennemsnitlig kørehastighed for NEDC (New European Drive Cycle) [km/h]
V_{Pe}	—	Faktisk effektforbrug som fastsat i tabel 2
$\frac{\partial C_{CO_2}}{\partial \eta_{MG}}$	—	De beregnede CO ₂ -besparelsers følsomhed i relation til motorgeneratorens virkningsgrad
Δ	—	Forskel
η_B	—	Basisvekselstrømsgeneratorens virkningsgrad [%]
η_{MG}	—	Motorgeneratorens virkningsgrad [%]
$\overline{\eta_{MG}_i}$	—	Motorgeneratorens middelvirkningsgrad ved driftspunkt i [%]

Nedre indeks

Indeks i) vedrører driftspunkt

Indeks j) vedrører måling af prøven

MG	—	Motorgenerator
m	—	Mekanisk
RW	—	Faktiske brugsforhold
TA	—	Typegodkendelsesforhold
B	—	Referenceværdi.

3. BESTEMMELSE AF VIRKNINGSGRADEN

Motorgeneratorens virkningsgrad skal bestemmes i overensstemmelse med ISO 8854:2012 med undtagelse af de elementer, der er anført i dette punkt.

Det skal godtgøres over for typegodkendelsesmyndigheden, at 12-volts-motorgeneratorens omdrejningshastighedsområder er i overensstemmelse med dem, der er anført i tabel 1. Målingerne foretages ved forskellige driftspunkter som fastlagt i tabel 1. Motorgeneratorens strømstyrke fastsættes til halvdelen af den nominelle strøm for alle driftspunkter. For hver omdrejningshastighed holdes motorgeneratorens spænding og udgangsstrøm konstant, idet spændingen holdes på 14,3 V.

Tabel 1

Driftspunkt i	Holdetid [s]	Omdrejningsfrekvens n_i [min^{-1}]	Frekvens h_i
1	1 200	1 800	0,25
2	1 200	3 000	0,40
3	600	6 000	0,25
4	300	10 000	0,10

Virkningsgraden ved hvert driftspunkt beregnes i henhold til følgende formel 1.

Formel 1

$$\eta_{MG_i} = \frac{60 \cdot U_i \cdot I_i}{2\pi \cdot M_i \cdot n_i} \cdot 100$$

Alle målinger af virkningsgraden foretages mindst fem (5) gange i træk. Gennemsnittet af målingerne ved hvert driftspunkt ($\overline{\eta}_{MG_i}$) beregnes.

Virkningsgraden for motorgeneratoren (η_{MG}) beregnes i henhold til følgende formel 2.

Formel 2

$$\eta_{MG} = \sum_{i=1}^4 h_i \cdot \overline{\eta}_{MG_i}$$

Motorgeneratoren giver besparelser i mekanisk effekt under faktiske brugsforhold (ΔP_{mRW}) og typegodkendelsesforhold (ΔP_{mTA}). Forskellen mellem disse to værdier (ΔP_m) beregnes som angivet i formel 3.

Formel 3

$$\Delta P_m = \Delta P_{mRW} - \Delta P_{mTA}$$

hvor ΔP_{mRW} beregnes efter formel 4, og ΔP_{mTA} beregnes i henhold til formel 5.

Formel 4

$$\Delta P_{mRW} = \frac{P_{RW}}{\eta_B} - \frac{P_{RW}}{\eta_{MG}}$$

Formel 5

$$\Delta P_{mTA} = \frac{P_{TA}}{\eta_B} - \frac{P_{TA}}{\eta_{MG}}$$

hvor

P_{RW} : Effektforbruget under faktiske brugsforhold [W], som er 750 W

P_{TA} : Effektforbruget under typegodkendelsesforhold [W], som er 350 W

η_B : Basisvekselstrømsgeneratorens virkningsgrad [%], som er 67 %.

4. BEREGNING AF CO₂-BESPARELSERNE

CO₂-besparelsen ved generatorfunktionen i en 12-volts-motorgenerator beregnes i henhold til formel 6.

Formel 6

$$C_{CO_2} = \Delta P_m \cdot \frac{V_{Pe} \cdot CF}{v}$$

hvor

v : Gennemsnitlig kørehastighed for NEDC [km/h], som er 33,58 km/h

V_{Pe} : Faktisk effektforbrug som fastsat i tabel 2

CF: omregningsfaktor som fastsat i tabel 3.

Tabel 2

Faktisk effektforbrug

Motortype	Faktisk effektforbrug (V_{Pe}) [l/kWh]
Benzin/E85	0,264
Benzin/E85 med turbolader	0,280
Diesel	0,220
LPG	0,342
LPG med turbolader	0,363
	Faktisk effektforbrug (V_{Pe}) [m ³ /kWh]
CNG (G20)	0,259
CNG (G20) med turbolader	0,275

Tabel 3

Brændstofomregningsfaktor

Brændstoftype	Omregningsfaktor (CF) [g CO ₂ /l]
Benzin/E85	2 330
Diesel	2 640
LPG	1 629
	Omregningsfaktor (CF) [g CO ₂ /m ³]
CNG (G20)	1 795

5. BEREGNING AF DEN STATISTISKE FEJL

De statistiske fejl i resultaterne af prøvningsmetoden som følge af målingerne kvantificeres. For hvert driftspunkt beregnes standardafvigelsen i henhold til formel 7.

Formel 7

$$s_{\overline{\eta_{MGi}}} = \frac{s_{\eta_{MGi}}}{\sqrt{m}} = \sqrt{\frac{\sum_{j=1}^m (\eta_{MGij} - \overline{\eta_{MGi}})^2}{m(m-1)}}$$

Standardafvigelsen af 12-volts-motorgeneratorens virkningsgrad ($s_{\eta_{MG}}$) beregnes i henhold til formel 8.

Formel 8

$$s_{\eta_{MG}} = \sqrt{\sum_{i=1}^4 (h_i \cdot s_{\overline{\eta_{MGi}}})^2}$$

Standardafvigelsen af motorgeneratorens virkningsgrad ($s_{\eta_{MG}}$) medfører en fejl i CO₂-besparelserne ($s_{C_{CO_2}}$). Denne fejl beregnes i henhold til formel 9.

Formel 9

$$s_{C_{CO_2}} = \sqrt{\left(\frac{\partial C_{CO_2}}{\partial \eta_{MG}} \cdot s_{\eta_{MG}}\right)^2} = \frac{(P_{RW} - P_{TA}) \cdot V_{Pe} \cdot CF}{\eta_{MG}^2 \cdot v} \cdot s_{\eta_{MG}}$$

6. STATISTISK SIGNIFIKANS

Det skal for hver type, variant og version af et køretøj udstyret med den innovative teknologi påvises, at fejlen i CO₂-besparelserne beregnet i henhold til formel 9 ikke er større end forskellen mellem de samlede CO₂-besparelser og den minimumstærskel for besparelser, der er angivet i artikel 9, stk. 1, litra a), i gennemførelsesforordning (EU) nr. 725/2011 og (EU) nr. 427/2014 (se formel 10).

Formel 10

$$MT < C_{CO_2} - s_{C_{CO_2}} - \Delta CO_{2m}$$

hvor

- MT: minimumstærskel [g CO₂/km]
 C_{CO₂}: den samlede CO₂-besparelse [g CO₂/km]
 S_{CO₂}: standardafvigelsen af den samlede CO₂-besparelse [g CO₂/km]
 ΔCO_{2m}: justeringskoefficient for CO₂ på grund af den positive forskel (Δm) mellem motorgeneratorens og basisvekselstrømsgeneratorens masse, beregnet i henhold til tabel 4

Tabel 4

Justeringskoefficient for CO₂ på grund af den ekstra masse

Brændstoftype	Justeringskoefficient for CO ₂ (ΔCO _{2m})
Benzin/E85	0,0277 · Δm
Diesel	0,0383 · Δm
LPG	0,0251 · Δm
CNG	0,0209 · Δm

I denne tabel er Δm den ekstra masse som følge af monteringen af den effektive 12-volts-motorgenerator. Den ekstra masse er den positive forskel mellem den effektive 12-volts-motorgenerators og basisvekselstrømsgeneratorens masse. Basisvekselstrømsgeneratorens masse er 7 kg. Den ekstra masse skal verificeres og bekræftes i den verifikationsrapport, der indgives til typegodkendelsesmyndigheden sammen med ansøgningen om certificering.

7. 12-VOLTS-MOTORGEGNERATOR MED EN EFFEKTIV GENERATORFUNKTION TIL MONTERING I PERSONBILER OG LETTE ERHVERVSKØRETØJER

Typegodkendelsesmyndigheden certificerer CO₂-besparelserne på baggrund af målinger foretaget på 12-volts-motorgeneratoren og basisvekselstrømsgeneratoren ved hjælp af den prøvningsmetode, der er anført i dette bilag. Ligger besparelserne i CO₂-emissioner under den tærskelværdi, der er angivet i artikel 9, stk. 1, litra a), i gennemførelsesforordning (EU) nr. 725/2011 eller (EU) nr. 427/2014, finder artikel 11, stk. 2, andet afsnit, i disse forordninger anvendelse.

ISSN 1977-0634 (elektronisk udgave)
ISSN 1725-2520 (papirudgave)



Den Europæiske Unions Publikationskontor
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

DA