

Amtsblatt der Europäischen Union

L 170



Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

63. Jahrgang

2. Juni 2020

Inhalt

II Rechtsakte ohne Gesetzescharakter

VERORDNUNGEN

- ★ **Delegierte Verordnung (EU) 2020/723 der Kommission vom 4. März 2020 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für die Anerkennung von Drittlandzertifizierungen von Piloten und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011** 1
- ★ **Durchführungsverordnung (EU) 2020/724 der Kommission vom 15. Mai 2020 zur Einreihung bestimmter Waren in die Kombinierte Nomenklatur** 9
- ★ **Durchführungsverordnung (EU) 2020/725 der Kommission vom 26. Mai 2020 zur Einreihung bestimmter Waren in die Kombinierte Nomenklatur** 12

BESCHLÜSSE

- ★ **Durchführungsbeschluss (EU) 2020/726 der Kommission vom 27. Mai 2020 zur Ablehnung eines Antrags auf Schutz eines Namens als geografische Angabe gemäß Artikel 97 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (Commune de Champagne (g. g. A.)) (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2020) 3323)** 15
- ★ **Durchführungsbeschluss (EU) 2020/727 der Kommission vom 29. Mai 2020 zur Einstellung des Antidumpingverfahrens betreffend die Einfuhren von Waren aus Endlosglasfaserfilamenten mit Ursprung in Bahrain und Ägypten** 17
- ★ **Durchführungsbeschluss (EU) 2020/728 der Kommission vom 29. Mai 2020 über die Genehmigung der in 12-Volt-Motorgeneratoren für bestimmte Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge verwendeten effizienten Generatorfunktion als innovative Technologie gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾** 21

(¹) Text von Bedeutung für den EWR.

DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2020/723 DER KOMMISSION

vom 4. März 2020

zur Festlegung detaillierter Vorschriften für die Anerkennung von Drittlandzertifizierungen von Piloten und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 68 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Annahme der Verordnung (EU) 2018/1139 und insbesondere ihres Artikels 68 ist die Kommission nunmehr befugt, delegierte Rechtsakte zu erlassen, mit denen Zulassungen/Zeugnisse und andere Unterlagen, die die Einhaltung der Zivilluftfahrtvorschriften nach dem Recht eines Drittlands bescheinigen und ein Maß an Sicherheit gewährleisten, das dem durch die Verordnung (EU) 2018/1139 vorgegebenen Niveau gleichwertig ist, anerkannt werden.
- (2) Mit diesem delegierten Rechtsakt soll vor allem der gegenwärtige Rechtsrahmen mit der Verordnung (EU) 2018/1139 in Einklang gebracht werden, indem der Inhalt von Artikel 8, Anhang III und weiterer Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission ⁽²⁾ zur Anerkennung von Drittlandzertifizierungen in einen delegierten Rechtsakt übertragen werden. Zudem sollten diese Bestimmungen nunmehr auch die Vorschriften für die Anerkennung von Drittlandzertifizierungen für Segelflugzeuge und Ballone umfassen.
- (3) In der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 sind die Bedingungen für die Anerkennung von Drittlandlizenzen aufgeführt. Unter bestimmten Bedingungen kann ein Mitgliedstaat derzeit eine von einem Drittland erteilte Pilotenlizenz anerkennen oder der Inhaber einer solchen Drittlandlizenz kann sich diese Lizenz bei der Beantragung einer Lizenz nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 anrechnen lassen. Diese Anrechnung richtet sich derzeit nach der Empfehlung einer zugelassenen Ausbildungsorganisation.
- (4) Mit der Verordnung (EU) 2018/1119 ⁽³⁾ wurden durch die Einführung „erklärter Ausbildungsorganisationen“ (DTO) die Vorschriften für Ausbildungsorganisationen, die Schulungen für bestimmte nichtgewerbliche Pilotenlizenzen und Berechtigungen anbieten, vereinfacht. Damit DTO Inhabern von Drittlandlizenzen, die eine Lizenz nach Unionsrecht beantragen, ihre Lizenzen anrechnen können, sollten die Vorschriften für die Anerkennung von Drittlandlizenzen aktualisiert werden.
- (5) Daher sollten Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 sowie Anhang III jener Verordnung, die derzeit die Anforderungen an die Anerkennung von Drittlandlizenzen enthalten, gestrichen werden —

⁽¹⁾ ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1.

⁽²⁾ Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt nach der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (AbL. L 311 vom 25.11.2011, S. 1).

⁽³⁾ Verordnung (EU) 2018/1119 der Kommission vom 31. Juli 2018 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 im Hinblick auf erklärte Ausbildungsorganisationen (AbL. L 204 vom 13.8.2018, S. 13).

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

ABSCHNITT 1

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Geltungsbereich

Diese Verordnung enthält detaillierte Vorschriften bezüglich der Bedingungen für die Anerkennung der nach dem Recht eines Drittlands erteilten Pilotenlizenzen und zugehöriger Berechtigungen, Rechte oder Zertifizierungen sowie der damit verbundenen Tauglichkeitszeugnisse.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

(1) Die Begriffsbestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission ⁽⁴⁾ und der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission ⁽⁵⁾ gelten für die Zwecke dieser Verordnung.

(2) Für die Zwecke dieser Verordnung bezieht sich der Begriff „Herstellerflüge“ auf die in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission ⁽⁶⁾ Artikel 6 Absatz 3 genannten Flüge.

Artikel 3

Anerkennung von Drittlandlizenzen

Unbeschadet internationaler Abkommen, die zwischen der Union und einem Drittland nach der Verordnung (EU) 2018/1139 Artikel 68 Absatz 1 Buchstabe a abgeschlossen wurden, können die Mitgliedstaaten

- a) nach dem Recht eines Drittlands erteilte Pilotenlizenzen und entsprechende Berechtigungen, Rechte oder Zertifizierungen sowie die damit verbundenen Tauglichkeitszeugnisse nach Abschnitt 2 anerkennen;
- b) nach Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, Artikel 3a der Verordnung (EU) 2018/395 oder gegebenenfalls Artikel 3a der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 Antragstellern, die bereits Inhaber einer gleichwertigen Lizenz, Berechtigung oder Zertifizierung sind, die von einem Drittland nach Anhang 1 des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden das „Abkommen von Chicago“) erteilt wurde, gleichwertige Lizenzen erteilen, sofern diese Antragsteller den Anforderungen von Abschnitt 3 genügen, wobei sie etwaige Anrechnungen berücksichtigen, die von einer zugelassenen oder erklärten Ausbildungsorganisation empfohlen wurden;
- c) Inhabern einer Lizenz für Verkehrspiloten (ATPL), die von einem Drittland oder im Namen eines Drittlands nach Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilt wurde, hinsichtlich der Verpflichtung dieser Inhaber, vor der Theorie- und Praxisprüfung einen Lehrgang zu absolvieren, Kenntnisse vollständig anrechnen, sofern diese die Anforderungen an die Erfahrung erfüllen, die für die Erteilung einer ATPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I Abschnitt F festgelegt sind, und sofern die Drittlandlizenz eine gültige Musterberechtigung für das Luftfahrzeug umfasst, das für die ATPL-Praxisprüfung verwendet wird;
- d) Inhabern von Lizenzen, die auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 erteilt wurden, Musterberechtigungen für Flugzeuge oder Hubschrauber erteilen, die den von einem Drittland festgelegten Anforderungen an die Erteilung dieser Berechtigungen genügen. Diese Berechtigungen sind auf die in jenem Drittland eingetragenen Luftfahrzeuge beschränkt, wobei diese Beschränkung aufgehoben werden kann, sobald der Pilot die Anforderungen von Artikel 10 dieser Verordnung erfüllt.

⁽⁴⁾ Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission vom 13. März 2018 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Ballonen nach der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 71 vom 14.3.2018, S. 10).

⁽⁵⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission vom 14. Dezember 2018 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Segelflugzeugen nach der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 326 vom 20.12.2018, S. 64).

⁽⁶⁾ Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb nach der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1).

ABSCHNITT 2

VALIDIERUNG VON LIZENZEN

Artikel 4

Allgemeine Bestimmungen für die Validierung von Lizenzen

- (1) Die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats kann eine von einem Drittland im Einklang mit den Anforderungen von Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilte Pilotenlizenz validieren.
- (2) Für die Zwecke dieser Verordnung gilt als zuständige Behörde eines Mitgliedstaats:
 - a) Im Falle von Piloten mit Wohnsitz im Hoheitsgebiet der Union: die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem der Pilot wohnhaft oder niedergelassen ist.
 - b) Im Falle von Piloten ohne Wohnsitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats: die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem der Betreiber, für den der Pilot fliegt oder zu fliegen beabsichtigt, seinen Hauptgeschäftssitz hat, oder in dem das Luftfahrzeug, mit dem der Pilot fliegt oder zu fliegen beabsichtigt, eingetragen ist.
- (3) Die Validierung einer Lizenz gilt für einen Validierungszeitraum, dessen Dauer ein Jahr nicht überschreiten darf, wobei die mit der Lizenz verbundenen Rechte nur für die Dauer der Gültigkeit der Lizenz ausgeübt werden dürfen.

Die zuständige Behörde, die die Lizenz validiert hat, kann die Gültigkeit nur einmal und höchstens um ein Jahr verlängern, sofern der Pilot während der Gültigkeitsdauer eine Lizenz nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL) beantragt hat oder einen Lehrgang für die Erteilung dieser Lizenz absolviert. In letzterem Fall muss die Verlängerung den Zeitraum abdecken, der für die Erteilung der Lizenz nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL) benötigt wird.

- (4) Die Inhaber einer von einem Mitgliedstaat validierten Lizenz müssen ihre Rechte im Einklang mit den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL) ausüben.

Artikel 5

Pilotenlizenzen für den gewerblichen Luftverkehr und sonstige gewerbliche Tätigkeiten

Damit die Inhaber von Pilotenlizenzen für den gewerblichen Luftverkehr und sonstige gewerbliche Tätigkeiten ihre Lizenzen validieren lassen können, müssen sie die folgenden Anforderungen, abhängig von den angestrebten Rechten, erfüllen:

- a) als praktische Prüfung die Verlängerungsanforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL) für die Muster- oder Klassenberechtigung für die mit der Lizenz verbundenen Rechte erfüllen;
- b) Kenntnisse der entsprechenden Teile der betrieblichen Anforderungen und der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL) nachweisen;
- c) Sprachkompetenz nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL) Punkt FCL.055 nachweisen;
- d) Inhaber eines gültigen nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang IV (Teil-MED) ausgestellten Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 sein;
- e) im Falle von Flugzeugen zusätzlich zu den Buchstaben a bis d die in der Tabelle 1 im Anhang dieser Verordnung aufgeführten Anforderungen bezüglich der Erfahrung erfüllen;
- f) im Falle von Hubschraubern zusätzlich zu den Buchstaben a bis d die in der Tabelle 2 im Anhang dieser Verordnung aufgeführten Anforderungen bezüglich der Erfahrung erfüllen.

Artikel 6

Pilotenlizenzen für nichtgewerbliche Tätigkeiten mit Instrumentenflugberechtigung

Damit die Inhaber von Privatpilotenlizenzen mit einer Instrumentenflugberechtigung oder von Berufspilotenlizenzen (CPL) und Verkehrspilotenlizenzen (ATPL) mit einer Instrumentenflugberechtigung, die lediglich die Rechte von Privatpiloten auszuüben beabsichtigen, ihre Lizenzen validieren lassen können, müssen sie die folgenden Anforderungen erfüllen:

- a) die praktische Prüfung für die Instrumentenflugberechtigung und die Muster- oder Klassenberechtigungen für die mit der Lizenz verbundenen Rechte nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL) Anlagen 7 und 9 absolvieren;

- b) Kenntnisse im Luftrecht, der Flugwetter-Codes, der Flugplanung und Flugdurchführung (IR) und des menschlichen Leistungsvermögens nachweisen;
- c) Sprachkompetenz nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL) Punkt FCL.055 nachweisen;
- d) mindestens Inhaber eines gültigen nach Anhang 1 des Abkommens von Chicago ausgestellten Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 2 sein;
- e) eine Erfahrung von mindestens 100 Stunden Instrumentenflugzeit als verantwortlicher Pilot (PIC) in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie besitzen.

Artikel 7

Pilotenlizenzen für nichtgewerbliche Tätigkeiten ohne Instrumentenflugberechtigung

Damit die Inhaber von Privatpilotenlizenzen oder von Berufspilotenlizenzen (CPL) und Verkehrspilotenlizenzen (ATPL) ohne Instrumentenflugberechtigung, die lediglich die Rechte von Privatpiloten auszuüben beabsichtigen, ihre Lizenzen validieren lassen können, müssen sie die folgenden Anforderungen erfüllen:

- a) Kenntnisse im Luftrecht und des menschlichen Leistungsvermögens nachweisen;
- b) die praktische Prüfung für die Erteilung einer Privatpilotenlizenz (PPL) nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL) Punkt FCL.235 bestehen;
- c) die einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I Abschnitt H (Teil-FCL) für die Muster- oder Klassenberechtigung für die mit der Lizenz verbundenen Rechte erfüllen;
- d) mindestens Inhaber eines nach Anhang 1 des Abkommens von Chicago ausgestellten Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 2 sein;
- e) Sprachkompetenz nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL) Punkt FCL.055 nachweisen;
- f) eine Erfahrung von mindestens 100 Stunden als Pilot in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie besitzen.

Artikel 8

Validierung von Pilotenlizenzen für bestimmte zeitlich begrenzte Aufgaben

(1) Unbeschadet der Bestimmungen der obigen Artikel kann eine zuständige Behörde eines Mitgliedstaats im Fall von Herstellerflügen eine nach Anhang 1 des Abkommens von Chicago von einem Drittland erteilte Lizenz für höchstens 12 Monate für bestimmte zeitlich begrenzte Aufgaben wie z. B. Schulungsflüge für die erstmalige Inbetriebnahme, Vorführungen, Überführungs- oder Testflüge anerkennen, sofern der Antragsteller die folgenden Anforderungen erfüllt:

- a) Der Antragsteller ist Inhaber einer entsprechenden Lizenz und eines entsprechenden Tauglichkeitszeugnisses und zugehöriger Berechtigungen oder Qualifikationen, die nach Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilt wurden.
- b) Der Antragsteller ist direkt oder indirekt bei einem Luftfahrzeughersteller oder einer Luftfahrtbehörde beschäftigt.

In diesem Fall muss die zuständige Behörde die Rechte des Lizenzinhabers auf die Durchführung von Flugunterricht und von Testflügen für die Ersterteilung von Musterberechtigungen, die Aufsicht über den ersten regelmäßigen Einsatz durch Piloten des Betreibers, auf Ausliefer- und Überführungsflüge sowie auf den ersten regelmäßigen Einsatz sowie auf Vorführ- und Testflüge in dem Umfang beschränken, wie er für die in diesem Absatz vorgesehenen Aufgaben notwendig ist.

(2) Abweichend von den Artikeln 4 bis 7 kann die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats für Wettbewerbsflüge oder Schauflüge begrenzter Dauer eine von einem Drittland erteilte Lizenz validieren, die den Inhaber berechtigt, die Rechte auszuüben, die mit einer PPL nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL), einer Ballonpilotenlizenz (BPL) nach der Verordnung (EU) 2018/395 Anhang III (Teil-BFCL) oder einer Segelflugzeugpilotenlizenz (SPL) nach der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 Anhang III (Teil-SFCL) verbunden sind, sofern alle folgenden Anforderungen erfüllt sind:

- a) Der Veranstalter der Wettbewerbs- oder Schauflüge legt der zuständigen Behörde vor der Veranstaltung ausreichende Nachweise darüber vor, wie er sicherstellt, dass der Pilot mit den einschlägigen Sicherheitsinformationen vertraut ist und allen Risiken im Zusammenhang mit den Flügen begegnen kann.
- b) Der Antragsteller ist Inhaber einer entsprechenden Lizenz und eines entsprechenden Tauglichkeitszeugnisses und zugehöriger Berechtigungen oder Qualifikationen, die nach Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilt wurden.

(3) Abweichend von den Artikeln 4 bis 7 kann die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats eine Lizenz, die einer der in Absatz 2 genannten Lizenzen gleichwertig ist und durch ein Drittland in Einklang mit den Anforderungen von Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilt wurde, für eine Höchstdauer von 28 Tagen je Kalenderjahr für bestimmte nichtgewerbliche Tätigkeiten validieren, sofern der Antragsteller alle folgenden Anforderungen erfüllt:

- a) Der Antragsteller ist Inhaber einer entsprechenden Lizenz und eines entsprechenden Tauglichkeitszeugnisses und zugehöriger Berechtigungen oder Qualifikationen, die nach Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilt wurden.
- b) Der Antragsteller hat vor Durchführung der bestimmten Tätigkeiten von begrenzter Dauer mindestens einen Eingewöhnungsflug mit einem qualifizierten Lehrberechtigten absolviert.

ABSCHNITT 3

UMWANDLUNG VON LIZENZEN

Artikel 9

Bedingungen für die Umwandlung von Lizenzen

(1) Die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats kann eine Lizenz für die jeweilige Luftfahrzeugkategorie in eine PPL nach Anhang I (Teil-FCL) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 mit einer Klassen- oder Musterberechtigung für Klassen bzw. Muster mit einem Piloten, eine BPL nach Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 oder eine SPL nach Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 umwandeln, sofern die ursprüngliche Lizenz von einem Drittland im Einklang mit Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilt wurde und es sich um eine der folgenden Lizenzen handelt:

- a) eine Lizenz, die den in Absatz 1 genannten Lizenzen gleichwertig ist;
- b) eine CPL oder ATPL.

(2) Der Inhaber der Lizenz, die umgewandelt werden soll, muss die folgenden Mindestanforderungen für die entsprechende Luftfahrzeugkategorie erfüllen:

- a) eine schriftliche Prüfung über Luftfahrtrecht und menschliches Leistungsvermögen bestehen;
- b) die praktische Prüfung für die Erteilung einer PPL, BPL bzw. SPL nach Anhang I (Teil-FCL) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 oder Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 bestehen;
- c) die Anforderungen für die Erteilung der entsprechenden Klassen- oder Musterberechtigung nach Abschnitt H erfüllen;
- d) Inhaber eines gültigen nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang IV (Teil-MED) ausgestellten Tauglichkeitszeugnisses sein;
- e) Sprachkompetenz nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL) Punkt FCL.055 nachweisen;
- f) mindestens 100 Flugstunden als Pilot absolviert haben.

ABSCHNITT 4

ANERKENNUNG VON KLASSEN- UND MUSTERBERECHTIGUNGEN

Artikel 10

Bedingungen für die Anerkennung von Klassen- und Musterberechtigungen

Eine gültige Klassen- oder Musterberechtigung, die in einer von einem Drittland erteilten Lizenz enthalten ist, kann in eine Lizenz eingefügt werden, die nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL) erteilt wurde, sofern der Antragsteller

- a) die Anforderungen an die Erfahrung und die Erteilung der entsprechenden Muster- oder Klassenberechtigung nach Teil-FCL erfüllt;
- b) die entsprechende praktische Prüfung für die Erteilung der jeweiligen Muster- oder Klassenberechtigung nach Teil-FCL besteht;

- c) derzeit aktiv fliegt;
- d) mindestens die folgende Erfahrung besitzt:
 - i) für Flugzeug-Klassenberechtigungen 100 Stunden Flugerfahrung als Pilot in dieser Klasse;
 - ii) für Flugzeug-Musterberechtigungen 500 Stunden Flugerfahrung als Pilot auf diesem Muster;
 - iii) für einmotorige Hubschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse bis 3 175 kg 100 Stunden Flugerfahrung als Pilot auf diesem Muster;
 - iv) für alle sonstigen Hubschrauber 350 Stunden Flugerfahrung als Pilot auf diesem Muster.

Artikel 11

Änderungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011

Die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 wird wie folgt geändert:

- a) Artikel 8 wird aufgehoben.
- b) Anhang III wird gestrichen.

Artikel 12

Inkrafttreten und Anwendung

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 4. März 2020

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG

Bedingungen für die Anerkennung von Lizenzen, die von oder im Namen von Drittländern erteilt wurden

Tabelle 1

Anforderungen an die Erfahrung mit Flugzeugen

| Lizenz | Gesamte Flugstundenenerfahrung | Rechte | |
|----------------------------|---|--|------|
| (1) | (2) | (3) | |
| ATPL(A) | > 1 500 als PIC auf Flugzeugen mit mehreren Piloten | Gewerblicher Luftverkehr in Flugzeugen mit mehreren Piloten als PIC | (a) |
| ATPL(A) oder CPL(A)/IR (*) | > 1 500 Stunden als PIC oder Kopilot auf Flugzeugen mit mehreren Piloten gemäß den betrieblichen Anforderungen | Gewerblicher Luftverkehr in Flugzeugen mit mehreren Piloten als Kopilot | (b) |
| MPL | > 1 500 Stunden als Kopilot auf Flugzeugen mit mehreren Piloten gemäß den betrieblichen Anforderungen | Gewerblicher Luftverkehr in Flugzeugen mit mehreren Piloten als Kopilot | (ba) |
| CPL(A)/IR | > 1 000 Stunden als PIC im gewerblichen Luftverkehr seit Erwerb einer IR | Gewerblicher Luftverkehr in Flugzeugen mit einem Piloten als PIC | (c) |
| CPL(A)/IR | > 1 000 Stunden als PIC oder Kopilot auf Flugzeugen mit einem Piloten gemäß den betrieblichen Anforderungen | Gewerblicher Luftverkehr in Flugzeugen mit einem Piloten als Kopilot gemäß den betrieblichen Anforderungen | (d) |
| ATPL(A), CPL(A)/IR, CPL(A) | > 700 Stunden in Flugzeugen, einschließlich 200 Stunden in der Rolle, für die eine Anerkennung beantragt wird, und 50 Stunden in dieser Rolle in den letzten 12 Monaten | Ausübung von Rechten in Flugzeugen in anderem Betrieb als im gewerblichen Luftverkehr | (e) |
| CPL(A) | > 1 500 Stunden als PIC im gewerblichen Luftverkehr einschließlich 500 Stunden im Betrieb von Wasserflugzeugen | Gewerblicher Luftverkehr in Flugzeugen mit einem Piloten als PIC | (f) |

(*) Inhaber einer CPL(A)/IR für Flugzeuge mit mehreren Piloten müssen vor einer Anerkennung Kenntnisse auf ICAO-ATPL(A)-Niveau nachgewiesen haben.

Tabelle 2

Anforderungen an die Erfahrung mit Hubschraubern

| Lizenz | Gesamte Flugstundenenerfahrung | Rechte | |
|-------------------------|--|--|-----|
| (1) | (2) | (3) | |
| ATPL(H) gültige IR | > 1 000 Stunden als PIC auf Hubschraubern mit mehreren Piloten | Gewerblicher Luftverkehr in Hubschraubern mit mehreren Piloten als PIC im VFR- und IFR-Betrieb | (a) |
| ATPL(H) keine IR-Rechte | > 1 000 Stunden als PIC auf Hubschraubern mit mehreren Piloten | Gewerblicher Luftverkehr in Hubschraubern mit mehreren Piloten als PIC im VFR-Betrieb | (b) |
| ATPL(H) gültige IR | > 1 000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten | Gewerblicher Luftverkehr in Hubschraubern mit mehreren Piloten als Kopilot im VFR- und IFR-Betrieb | (c) |

| Lizenz | Gesamte Flugstundenenerfahrung | Rechte | |
|--|--|---|-----|
| (1) | (2) | (3) | |
| ATPL(H) keine IR-Rechte | > 1 000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten | Gewerblicher Luftverkehr in Hubschraubern mit mehreren Piloten als Kopilot im VFR-Betrieb | (d) |
| CPL(H)/IR (*) | > 1 000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten | Gewerblicher Luftverkehr in Hubschraubern mit mehreren Piloten als Kopilot | (e) |
| CPL(H)/IR | > 1 000 Stunden als PIC im gewerblichen Luftverkehr seit Erwerb einer IR | Gewerblicher Luftverkehr in Hubschraubern mit einem Piloten als PIC | (f) |
| ATPL(H) mit oder ohne IR-Rechte, CPL(H)/IR, CPL(H) | > 700 Stunden in Hubschraubern außer solchen, für die eine Zulassung unter CS-27/29 oder einer gleichwertigen Vorschrift erteilt wurde, einschließlich 200 Stunden in der Rolle, für die eine Anerkennung beantragt wird, und 50 Stunden in dieser Rolle in den letzten 12 Monaten | Ausübung von Rechten in Hubschraubern in anderem Betrieb als im gewerblichen Luftverkehr | (g) |

(*) Inhaber einer CPL(H)/IR für Hubschrauber mit mehreren Piloten müssen vor einer Anerkennung Kenntnisse auf ICAO-ATPL(H)-Niveau nachgewiesen haben.

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2020/724 DER KOMMISSION
vom 15. Mai 2020
zur Einreihung bestimmter Waren in die Kombinierte Nomenklatur

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 57 Absatz 4 und Artikel 58 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Um die einheitliche Anwendung der Kombinierten Nomenklatur im Anhang der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 ⁽²⁾ des Rates zu gewährleisten, sind Vorschriften für die Einreihung der im Anhang dieser Verordnung aufgeführten Waren zu erlassen.
- (2) In der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 sind allgemeine Vorschriften für die Auslegung der Kombinierten Nomenklatur festgelegt. Diese Vorschriften gelten auch für die Auslegung jeder anderen Nomenklatur, die die Kombinierte Nomenklatur — auch nur teilweise oder unter etwaiger Hinzufügung von Unterteilungen — übernimmt und die aufgrund besonderer Regelungen der Union aufgestellt wurde, um tarifliche oder sonstige Maßnahmen im Rahmen des Warenverkehrs anzuwenden.
- (3) In Anwendung dieser allgemeinen Vorschriften sind die in Spalte 1 der Tabelle im Anhang dieser Verordnung genannten Waren mit den in Spalte 3 genannten Begründungen in den in Spalte 2 der Tabelle angegebenen KN-Code einzureihen.
- (4) Es ist angemessen vorzusehen, dass die verbindlichen Zolltarifauskünfte, die für die von dieser Verordnung betroffenen Waren erteilt wurden und mit dieser Verordnung nicht übereinstimmen, während eines bestimmten Zeitraums von dem Inhaber gemäß Artikel 34 Absatz 9 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 weiterhin verwendet werden können. Dieser Zeitraum sollte auf drei Monate festgelegt werden.
- (5) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für den Zollkodex —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die in Spalte 1 der Tabelle im Anhang beschriebenen Waren werden in die Kombinierte Nomenklatur in den in Spalte 2 der Tabelle genannten KN-Code eingereiht.

Artikel 2

Verbindliche Zolltarifauskünfte, die mit dieser Verordnung nicht übereinstimmen, können gemäß Artikel 34 Absatz 9 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 während eines Zeitraums von drei Monaten ab Inkrafttreten dieser Verordnung weiterhin verwendet werden.

⁽¹⁾ ABl. L 269 vom 10.10.2013, S. 1.

⁽²⁾ Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif (ABl. L 256 vom 7.9.1987, S. 1).

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 15. Mai 2020

*Für die Kommission,
im Namen der Präsidentin,
Philip KERMODE
Generaldirektor m.d.W.d.G.b.
Generaldirektion Steuern und Zollunion*

ANHANG

| Warenbezeichnung | Einreihung (KN-Code) | Begründung |
|---|-------------------------|---|
| (1) | (2) | (3) |
| <p>Eine Ware in der Form einer Hohlkugel aus Garnen, aus Streifen oder dergleichen der Position 5404 oder 5405, mit einer kleinen runden Öffnung, die mit einer Lamelle aus weichem Kunststoff eingefasst ist und mit der sie beispielsweise an einer elektrischen Lichterkette angebracht werden kann.</p> <p>Die Ware existiert in verschiedenen Farben und Größen und wird als eigenständige Ware eingeführt. Sie ist für die Verwendung als Dekoration für sich allein oder beispielsweise zusammen mit einer Lichterkette ausgelegt.</p> <p>(Siehe Abbildung) (*).</p> | 5609 00 00 | <p>Einreihung gemäß der Allgemeinen Vorschrift 1 für die Auslegung der Kombinierten Nomenklatur, Anmerkung 7 f und Anmerkung 8 a zum Abschnitt XI und dem Wortlaut des KN-Codes 5609 00 00.</p> <p>Eine Einreihung der Ware in den KN-Code 9405 99 00 als Teil (Lampenschirm) eines elektrischen Beleuchtungskörpers, anderweit weder genannt noch inbegriffen, ist ausgeschlossen, da die Ware weder durch ihre Form noch durch andere charakteristische Merkmale ausschließlich oder hauptsächlich zur Verwendung mit einem elektrischen Beleuchtungskörper erkennbar ist (siehe auch HS-Erläuterungen zu Kapitel 94, Teile). Die Ware ist dazu bestimmt, entweder zusammen mit verschiedenen Lichtern oder anderen Dekorationsartikeln oder als eigenständige Innendekoration verwendet zu werden.</p> <p>Die Ware ist daher nach ihrer stofflichen Beschaffenheit in den KN-Code 5609 00 00 als Ware aus Garnen, aus Streifen oder dergleichen der Position 5404 oder 5405, aus Bindfäden, Seilen und Tauen, anderweit weder genannt noch inbegriffen, einzureihen.</p> |

(*) Die Abbildung dient nur zur Information.



DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2020/725 DER KOMMISSION
vom 26. Mai 2020
zur Einreihung bestimmter Waren in die Kombinierte Nomenklatur

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 57 Absatz 4 und Artikel 58 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Um die einheitliche Anwendung der Kombinierten Nomenklatur im Anhang der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates ⁽²⁾ zu gewährleisten, sind Vorschriften für die Einreihung der im Anhang der vorliegenden Verordnung aufgeführten Waren zu erlassen.
- (2) In der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 sind allgemeine Vorschriften für die Auslegung der Kombinierten Nomenklatur festgelegt. Diese Vorschriften gelten auch für die Auslegung jeder anderen Nomenklatur, die die Kombinierte Nomenklatur — auch nur teilweise oder unter etwaiger Hinzufügung von Unterteilungen — übernimmt und die aufgrund besonderer Regelungen der Union aufgestellt wurde, um tarifliche oder sonstige Maßnahmen im Rahmen des Warenverkehrs anzuwenden.
- (3) In Anwendung dieser allgemeinen Vorschriften sind die in Spalte 1 der Tabelle im Anhang dieser Verordnung genannten Waren mit den in Spalte 3 genannten Begründungen in den in Spalte 2 der Tabelle angegebenen KN-Code einzureihen.
- (4) Es ist angemessen vorzusehen, dass die verbindlichen Zolltarifauskünfte, die für die von dieser Verordnung betroffenen Waren erteilt wurden und mit dieser Verordnung nicht übereinstimmen, während eines bestimmten Zeitraums von dem Inhaber gemäß Artikel 34 Absatz 9 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 weiterhin verwendet werden können. Dieser Zeitraum sollte auf drei Monate festgelegt werden.
- (5) Der Ausschuss für den Zollkodex hat nicht innerhalb der ihm von seinem Vorsitz gesetzten Frist Stellung genommen.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die in Spalte 1 der Tabelle im Anhang beschriebenen Waren werden in die Kombinierte Nomenklatur unter den in Spalte 2 der Tabelle genannten KN-Code eingereiht.

Artikel 2

Verbindliche Zolltarifauskünfte, die mit dieser Verordnung nicht übereinstimmen, können gemäß Artikel 34 Absatz 9 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 für einen Zeitraum von drei Monaten ab Inkrafttreten dieser Verordnung weiterhin verwendet werden.

⁽¹⁾ ABl. L 269 vom 10.10.2013, S. 1.

⁽²⁾ Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif (ABl. L 256 vom 7.9.1987, S. 1).

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 26. Mai 2020

*Für die Kommission,
im Namen der Präsidentin,
Philip KERMODE
Generaldirektor m. d. W. d. G. b.
Generaldirektion Steuern und Zollunion*

ANHANG

| Warenbezeichnung | Einreihung (KN-Code) | Begründung |
|--|----------------------|---|
| (1) | (2) | (3) |
| <p>Eine Ware, bestehend aus den folgenden Bestandteilen (in GHT):</p> <p>Kohlenwasserstoffe (vorwiegend paraffinisch und naphthenisch) 94,4</p> <p>n-Butylacetat 5,6</p> <p>Die Ware ist dazu bestimmt, als zusammengesetztes organisches Lösemittel Farben, Lacke und Kitte zu lösen.</p> <p>Die Ware wird in 210-Liter-Fässern, 1 000-Liter-Behältern oder als Massengut gestellt.</p> | 3814 00 90 | <p>Einreihung gemäß den Allgemeinen Vorschriften 1 und 6 für die Auslegung der Kombinierten Nomenklatur sowie nach dem Wortlaut der KN-Codes 3814 00 und 3814 00 90.</p> <p>Eine Einreihung in die Position 2710 ist ausgeschlossen, da zusammengesetzte organische Löse- und Verdünnungsmittel anderweit genannt und inbegriffen sind (siehe die KN-Erläuterungen zu den Unterpositionen 2710 12 11 bis 2710 19 99, Teil II, Ziffer 3 Buchstabe h).</p> <p>Zu Position 3814 gehören auch zusammengesetzte organische Löse- und Verdünnungsmittel mit einem Gehalt an Erdöl von mehr als 70 GHT (siehe auch die HS-Erläuterungen zu Position 3814, Abschnitt 1)</p> <p>Der Wortlaut von Position 3814 ist genauer als der von Position 2710, da hierin nicht nur die Zusammensetzung, sondern auch die Verwendung der Ware spezifiziert wird (siehe auch die HS-Einreihungsauffassung 3814.00/3).</p> <p>Die Ware ist daher als anderes zusammengesetztes organisches Lösemittel in den KN-Code 3814 00 90 einzureihen.</p> |

BESCHLÜSSE

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2020/726 DER KOMMISSION

vom 27. Mai 2020

zur Ablehnung eines Antrags auf Schutz eines Namens als geografische Angabe gemäß Artikel 97 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (Commune de Champagne (g. g. A.))

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2020) 3323)

(Nur der französische Text ist verbindlich)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 über eine gemeinsame Marktorganisation für landwirtschaftliche Erzeugnisse und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 922/72, (EWG) Nr. 234/79, (EG) Nr. 1037/2001 und (EG) Nr. 1234/2007 des Rates ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 97 Absatz 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Kommission hat den von der Gemeinschaft für Rebe und Wein der Gemeinde Champagne im Kanton Waadt in der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Communauté de la vigne et du vin, Commune de Champagne, Vaud, Confoederatio Helvetica, CVVCCVDCH) und ihrer Mitglieder (Antragsteller) am 3. November 2015 übermittelten Antrag auf Schutz des Namens „Commune de Champagne“ als geografische Angabe gemäß Artikel 97 der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 geprüft.
- (2) Auf ein Auskunftsersuchen der Kommission — insbesondere bezüglich des Schutzes des Namens „Commune de Champagne“ — übermittelte die CVVCCVDCH am 1. Dezember 2016 und 7. April 2017 eine neue Fassung der Produktspezifikation sowie eine Zusammenfassung dieser Spezifikation und ergänzende Informationen.
- (3) Die Kommission hat festgestellt, dass der Name „Commune de Champagne“ nicht zu den Bezeichnungen zählt, die in das schweizerische Verzeichnis der kontrollierten Ursprungsbezeichnungen eingetragen sind, das gemäß Artikel 25 der Verordnung über den Rebbaubau und die Einfuhr von Wein (916.140 vom 14. November 2007) vom Bundesamt für Landwirtschaft geführt wird.
- (4) Zudem ist die Kommission nach Prüfung der von der CVVCCVDCH übermittelten Unterlagen der Ansicht, dass der Name „Commune de Champagne“ in der Schweiz nicht wirksam geschützt werden würde. Einerseits ist die Schweiz durch das Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Handel mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen ⁽²⁾, insbesondere Anhang 7 Artikel 8 dieses Abkommens, verpflichtet, den Namen „Champagne“ in ihrem Hoheitsgebiet zu schützen und vorzubehalten, soweit es sich um Wein mit Ursprung in der Europäischen Union handelt. Andererseits hat die Kommission festgestellt, dass Artikel 32 der Verordnung über die Waadtländer Weine vom 27. Mai 2009 (Kanton Waadt, Schweizerische Eidgenossenschaft) das Recht einräumt, auf Weinen mit kontrollierter Ursprungsbezeichnung unter bestimmten Voraussetzungen eine Gemeindeangabe anzubringen. Der Artikel enthält Vorschriften für die Kennzeichnung der Weine mit kontrollierter Ursprungsbezeichnung (im vorliegenden Fall „Bonvillars“). Erlaubt ist die Anbringung einer Angabe der Gemeinde, aus der die Trauben stammen. Die konkrete Bezeichnung „Commune de Champagne“ wird durch diesen Artikel nicht als geografische Angabe geschützt.
- (5) Die Kommission stellt somit fest, dass der Antragsteller nicht den Nachweis erbracht hat, dass der betreffende Name in seinem Ursprungsland wirksam geschützt ist. Die Anforderung in Artikel 94 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 ist daher nicht erfüllt.
- (6) Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass die in Titel II Kapitel I Abschnitt 2 Unterabschnitt 2 der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 („Ursprungsbezeichnungen und geografische Angaben“) festgelegten Anforderungen nicht erfüllt sind.

⁽¹⁾ ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 671.

⁽²⁾ ABl. L 114 vom 30.4.2002, S. 132.

- (7) Der Antrag auf Schutz des Namens „Commune de Champagne“ als geografische Angabe sollte daher gemäß Artikel 97 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 abgelehnt werden.
- (8) Die in diesem Beschluss vorgesehene Maßnahme steht im Einklang mit der Stellungnahme des Ausschusses für die gemeinsame Marktorganisation für landwirtschaftliche Erzeugnisse —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Antrag auf Eintragung des Namens „Commune de Champagne“ wird abgelehnt.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Gemeinschaft für Rebe und Wein der Gemeinde Champagne im Kanton Waadt in der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Communauté de la vigne et du vin, Commune de Champagne, Vaud, Confoederatio Helvetica, CVVCCVDCH) gerichtet.

Brüssel, den 27. Mai 2020

Für die Kommission
Janusz WOJCIECHOWSKI
Mitglied der Kommission

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2020/727 DER KOMMISSION**vom 29. Mai 2020****zur Einstellung des Antidumpingverfahrens betreffend die Einfuhren von Waren aus Endlosglasfaserfilamenten mit Ursprung in Bahrain und Ägypten**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz gegen gedumpte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern ⁽¹⁾ (im Folgenden „Grundverordnung“), insbesondere auf Artikel 5,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN**1.1. Einleitung**

- (1) Am 3. Mai 2019 leitete die Europäische Kommission gemäß Artikel 5 der Grundverordnung eine Antidumpinguntersuchung betreffend die Einfuhren von Waren aus Endlosglasfaserfilamenten (im Folgenden „Glasfaserverstärkungen“) mit Ursprung in Bahrain und Ägypten (im Folgenden „betroffene Länder“) in die Europäische Union ein. Sie veröffentlichte eine entsprechende Bekanntmachung der Verfahrenseinleitung im *Amtsblatt der Europäischen Union* ⁽²⁾ (im Folgenden „Einleitungsbekanntmachung“).
- (2) Die Untersuchung wurde von der Kommission auf einen Antrag hin eingeleitet, der am 21. März 2019 vom Verband der europäischen Glasfaserhersteller (European Glass Fibre Producers Association — APFE) (im Folgenden „Antragsteller“ oder „APFE“) im Namen von Herstellern eingereicht worden war, auf die mehr als 25 % der gesamten Unionsproduktion entfallen. Der Antrag wurde von Herstellern unterstützt, auf die zusammen 71 % der gesamten Unionsproduktion von Waren aus Endlosglasfaserfilamenten entfallen.

1.2. Untersuchungszeitraum und Bezugszeitraum

- (3) Die Untersuchung von Dumping und Schädigung betraf den Zeitraum vom 1. April 2018 bis zum 31. März 2019 (im Folgenden „Untersuchungszeitraum“ oder „UZ“). Die Untersuchung der für die Schadensermittlung relevanten Entwicklungen betraf den Zeitraum vom 1. Januar 2016 bis zum Ende des Untersuchungszeitraums (im Folgenden „Bezugszeitraum“).

1.3. Interessierte Parteien

- (4) In der Einleitungsbekanntmachung wurden die interessierten Parteien aufgefordert, mit der Kommission Kontakt aufzunehmen, um bei der Untersuchung mitzuarbeiten. Außerdem unterrichtete die Kommission gezielt den Antragsteller, andere ihr bekannte Unionshersteller, die ihr bekannten ausführenden Hersteller, die ihr bekannten Einführer, Lieferanten, Verwender und Händler sowie bekanntermaßen betroffene Verbände über die Einleitung der Untersuchung und forderte sie zur Mitarbeit auf.

⁽¹⁾ ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 21.

⁽²⁾ ABl. C 151 vom 3.5.2019, S. 4.

- (5) Die interessierten Parteien erhielten Gelegenheit, zur Einleitung der Untersuchung Stellung zu nehmen und eine Anhörung durch die Kommission und/oder den Anhörungsbeauftragten für Handelsverfahren zu beantragen.

1.4. Stichprobenverfahren

- (6) In der Einleitungsbekanntmachung wies die Kommission darauf hin, dass sie möglicherweise nach Artikel 17 der Grundverordnung eine Stichprobe der interessierten Parteien bilden werde.

1.4.1. Stichprobenverfahren für Unionshersteller

- (7) In der Einleitungsbekanntmachung gab die Kommission bekannt, dass sie eine vorläufige Stichprobe der Unionshersteller gebildet hatte. Die Kommission bildete die Stichprobe auf der Grundlage der größten repräsentativen Produktionsmenge, die in der zur Verfügung stehenden Zeit in angemessener Weise untersucht werden konnte.
- (8) Es gingen keine Stellungnahmen zur Bildung der Stichprobe ein.

1.4.2. Bildung einer Stichprobe der unabhängigen Einführer

- (9) Um über die Notwendigkeit eines Stichprobenverfahrens entscheiden und gegebenenfalls eine Stichprobe bilden zu können, forderte die Kommission unabhängige Einführer zur Vorlage der in der Einleitungsbekanntmachung genannten Informationen auf.
- (10) Da nur zwei unabhängige Einführer ausgefüllte Stichprobenformulare übermittelten, wurde keine Stichprobe gebildet.

1.4.3. Bildung einer Stichprobe der ausführenden Hersteller in Bahrain und Ägypten

- (11) Die Kommission hat in Bezug auf die ausführenden Hersteller in Bahrain und Ägypten kein Stichprobenverfahren durchgeführt, da es in den beiden Ländern nur jeweils einen ausführenden Hersteller gibt.

1.4.4. Fragebogenantworten und Kontrollbesuche

- (12) Die Kommission verschickte Fragebogen an die beiden ausführenden Hersteller, die drei in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller und die beiden unabhängigen Einführer. Es wurde ein Fragebogen erstellt, den Verwender auf Wunsch ausfüllen konnten, anstatt eine Stellungnahme einzureichen.
- (13) Antworten auf den Fragebogen gingen von beiden ausführenden Herstellern, sämtlichen Unionsherstellern in der Stichprobe und beiden unabhängigen Einführern ein. Die Kommission erhielt außerdem von beiden Verwendern Fragebogenantworten.
- (14) Die Kommission holte alle Informationen ein, die sie für die Ermittlung des Dumpings, einer daraus resultierenden Schädigung und des Unionsinteresses benötigte, und prüfte sie.
- (15) Die Methodik und die Korrektheit der von den Antragstellern für die makroökonomischen Indikatoren gesammelten Daten war Gegenstand eines nach Artikel 16 der Grundverordnung durchgeführten Kontrollbesuchs in den Räumlichkeiten der Anwälte der Antragsteller.
- (16) Bei den folgenden Unternehmen wurden Kontrollbesuche nach Artikel 16 der Grundverordnung durchgeführt:
- Unionshersteller und verbundene Unternehmen:
- 3B Fibreglass, Battice, Belgien,
 - Johns Manville Slovakia a.s., Trnava, Slowakische Republik,
 - European Owens Corning Fibreglass SPRL, Watermael-Boitsfort, Belgien
- Unabhängige Einführer in der Union:
- Euroresins UK Limited, Ellesmere Port, Vereinigtes Königreich,
 - Helm AG, Hamburg, Deutschland

Unabhängige Verwender in der Union:

- Polykemi, Ystad, Schweden,
- Unternehmen A ^(?)

Ausführende Hersteller in Ägypten und verbundene Unternehmen:

- Jushi-Gruppe:
- Jushi Egypt for Fiberglass Industry S.A.E., Ägypten,
- Jushi France SAS, Frankreich,
- Jushi Italia srl, Italien,
- Jushi Spain SA, Spanien

Ausführende Hersteller in Bahrain und verbundene Unternehmen:

- CPIC-Gruppe:
 - CPIC Abahsain Fiberglass W.L.L., Bahrain,
 - CPIC Europe B.V., Niederlande.

2. BETROFFENE WARE UND GLEICHARTIGE WARE

2.1. Untersuchte Ware

- (17) Bei der untersuchten Ware handelt es sich um Glasstapelfasern mit einer Länge von 50 mm oder weniger (im Folgenden „geschnittenes Textilglas“ — „chopped strands“), Glasfaserrovings — ausgenommen getränkte und beschichtete Glasfaserrovings mit einem Glühverlust von mehr als 3 % (gemäß der ISO-Norm 1887) — (im Folgenden „Glasseidenstränge“) und Matten aus Glasfaserfilamenten — ausgenommen Matten aus Glaswolle — (im Folgenden „Matten“) (im Folgenden „untersuchte Ware“). Die untersuchte Ware wird als „Glasfaserverstärkung“ bezeichnet.
- (18) Bei der betroffenen Ware handelt es sich um die untersuchte Ware mit Ursprung in Bahrain und Ägypten.
- (19) Die betroffene Ware wird derzeit unter den KN-Codes 7019 11 00, ex 7019 12 00, 7019 31 00 (TARIC-Codes 7019 12 00 22, 7019 12 00 25, 7019 12 00 26 und 7019 12 00 39) eingereiht.

2.2. Gleichartige Ware

- (20) Die Untersuchung ergab, dass die folgenden Waren dieselben grundlegenden materiellen, chemischen und technischen Eigenschaften und dieselben grundlegenden Verwendungen aufweisen:
- a) die betroffene Ware,
 - b) die in Bahrain und Ägypten hergestellte und auf dem dortigen Inlandsmarkt verkaufte Ware und
 - c) die in der Union vom Wirtschaftszweig der Union hergestellte und auf dem Unionsmarkt verkaufte Ware.
- (21) Die Kommission entschied daher, dass es sich bei diesen Waren für die Zwecke dieser Untersuchung um gleichartige Waren im Sinne des Artikels 2 Buchstabe c der Grundverordnung handelt.

3. VERFAHREN

- (22) In seinem Schreiben an die Kommission vom 19. März 2020 zog der Antragsteller seinen Antrag zurück.
- (23) Nach Artikel 9 Absatz 1 der Grundverordnung kann das Verfahren eingestellt werden, wenn der Antrag zurückgenommen wird, es sei denn, dies liefe dem Interesse der Union zuwider.
- (24) Nach Auffassung der Kommission sollte das Antidumpingverfahren eingestellt werden, da bei der Untersuchung keine Hinweise darauf gefunden wurden, dass die Einstellung dem Interesse der Union zuwiderliefe.

^(?) Unternehmen A beantragte Anonymität mit der Begründung, dass es einem erheblichen Risiko kommerzieller Vergeltungsmaßnahmen ausgesetzt wäre, wenn bestimmte Hersteller zu der Ansicht gelangten, dass es gegen ihre Interessen handele.

- (25) Die interessierten Parteien wurden davon in Kenntnis gesetzt und erhielten Gelegenheit zur Stellungnahme. Bei der Kommission gingen keine Stellungnahmen ein, die zu dem Schluss führen würden, dass die Einstellung dem Interesse der Union zuwiderliefe.
- (26) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass das Antidumpingverfahren betreffend die Einfuhren von Glasfaserverstärkungen mit Ursprung in Bahrain und Ägypten in die Union eingestellt werden sollte.
- (27) Dieser Beschluss steht im Einklang mit der Stellungnahme des mit Artikel 15 Absatz 1 der Grundverordnung eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Das Antidumpingverfahren betreffend die Einfuhren von Glasstapelfasern mit einer Länge von 50 mm oder weniger (im Folgenden „geschnittenes Textilglas“ — „chopped strands“), Glasfaserrovings — ausgenommen getränkte und beschichtete Glasfaserrovings mit einem Glühverlust von mehr als 3 % (gemäß der ISO-Norm 1887) — (im Folgenden „Glasseidenstränge“) und Matten aus Glasfaserfilamenten — ausgenommen Matten aus Glaswolle — (im Folgenden „Matten“) mit Ursprung in Bahrain und Ägypten, die derzeit unter den KN-Codes 7019 11 00, ex 7019 12 00 und 7019 31 00 (TARIC-Codes 7019 12 00 22, 7019 12 00 25, 7019 12 00 26 und 7019 12 00 39) eingereicht werden, in die Union wird eingestellt.

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Brüssel, den 29. Mai 2020

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2020/728 DER KOMMISSION**vom 29. Mai 2020****über die Genehmigung der in 12-Volt-Motorgeneratoren für bestimmte Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge verwendeten effizienten Generatorfunktion als innovative Technologie gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 11 Absatz 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Hersteller 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 und Volkswagen AG Nutzfahrzeuge sowie der Zulieferer Valeo Electrification Systems reichten am 20. September 2019 einen gemeinsamen Antrag gemäß Artikel 12a der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 der Kommission ⁽²⁾ auf Änderung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2017/785 der Kommission ⁽³⁾ ein, um die Genehmigung der innovativen Technologie auf ihre Verwendung in bestimmten nicht extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (*Not off-vehicle charging hybrid electric vehicle*, NOVC-HEV) der Klasse M₁ und in Personenkraftwagen, die mit bestimmten alternativen Kraftstoffen betrieben werden können, auszuweiten.
- (2) Die Hersteller 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 sowie der Zulieferer Valeo Electrification Systems reichten am 1. Oktober 2019 einen gemeinsamen Antrag gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) 2019/631 auf Genehmigung der effizienten Generatorfunktion in 12-Volt-Motorgeneratoren als innovative Technologie zur Verwendung in bestimmten leichten Nutzfahrzeugen, einschließlich bestimmter NOVC-HEV und leichter Nutzfahrzeuge, die mit bestimmten alternativen Kraftstoffen betrieben werden können, ein.
- (3) Ein 12-Volt-Motorgenerator kann entweder als Elektromotor zur Umwandlung elektrischer Energie in mechanische Energie oder als Standardgenerator zur Umwandlung mechanischer Energie in elektrische Energie betrieben werden. Die Technologie, auf die sich der Änderungsantrag und der Genehmigungsantrag beziehen, ist als eine effiziente Generatorfunktion des 12-Volt-Motorgenerators definiert.
- (4) Da sich der Änderungsantrag und der Genehmigungsantrag auf dieselbe innovative Technologie beziehen und für ihre Verwendung in den betreffenden Fahrzeugkategorien dieselben Bedingungen gelten, sollten sowohl der Änderungsantrag als auch der Genehmigungsantrag in einem einzigen Beschluss behandelt werden.
- (5) Der Änderungsantrag und der Genehmigungsantrag wurden gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) 2019/631, der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 und der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 427/2014 der Kommission ⁽⁴⁾ sowie dem technischen Leitfaden für die Vorbereitung von Anträgen auf Genehmigung innovativer

⁽¹⁾ ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13.

⁽²⁾ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 der Kommission vom 25. Juli 2011 zur Einführung eines Verfahrens zur Genehmigung und Zertifizierung innovativer Technologien zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen nach der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 194 vom 26.7.2011, S. 19).

⁽³⁾ Durchführungsbeschluss (EU) 2017/785 der Kommission vom 5. Mai 2017 über die Genehmigung von effizienten 12-Volt-Motorgeneratoren zur Verwendung in Personenkraftwagen mit konventionellem Verbrennungsmotorantrieb als innovative Technologie zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 118 vom 6.5.2017, S. 20).

⁽⁴⁾ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 427/2014 der Kommission vom 25. April 2014 zur Einführung eines Verfahrens zur Genehmigung und Zertifizierung innovativer Technologien zur Verringerung der CO₂-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen nach der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 125 vom 26.4.2014, S. 57).

Technologien gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁵⁾ (Fassung vom Juli 2018) ⁽⁶⁾ bewertet. Beide Anträge erfüllten die formalen Anforderungen; im Einklang mit Artikel 11 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2019/631 war ihnen ein Prüfbericht einer unabhängigen und zertifizierten Stelle beigelegt.

- (6) Die effiziente Generatorfunktion eines 12-Volt-Motorgenerators ist bereits mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2017/785 zur Verwendung in Personenkraftwagen mit konventionellem Verbrennungsmotor als innovative Technologie genehmigt worden, die CO₂-Emissionen auf eine Weise verringern kann, die von den Messungen im Rahmen der Emissionsprüfung des neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) gemäß der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission ⁽⁷⁾ nur zum Teil erfasst wird. Die Bewertung zeigt, dass die genehmigte Ökoinnovation unter denselben Bedingungen auch für andere Fahrzeugkategorien die CO₂-Emissionen verringern kann.
- (7) Genauer gesagt haben die Antragsteller nachgewiesen, dass die effiziente Generatorfunktion eines 12-Volt-Motorgenerators geeignet ist, die CO₂-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen mit konventionellem Verbrennungsmotor in gleicher Weise zu verringern wie bei Personenkraftwagen mit demselben Antrieb.
- (8) In Bezug auf NOVC-HEV der Klassen M₁ und N₁, für die gemäß Anhang 8 Nummer 5.3.2 der UN/ECE-Regelung Nr. 101 ⁽⁸⁾ unkorrigierte Messwerte für den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen verwendet werden können, sollten diese Fahrzeuge für die Zwecke dieses Beschlusses als Fahrzeugen mit konventionellem Verbrennungsmotor der Klassen M₁ und N₁ gleichwertig betrachtet werden.
- (9) Die Antragsteller haben nachgewiesen, dass die im Durchführungsbeschluss (EU) 2017/785 festgelegte Prüfmethode zur Prüfung der durch Nutzung der effizienten Generatorfunktion von 12-Volt-Motorgeneratoren erzielten CO₂-Einsparungen in Personenkraftwagen mit konventionellem Verbrennungsmotor geeignet ist, solche Einsparungen durch den Einsatz der Technologie in leichten Nutzfahrzeugen sowie in bestimmten NOVC-HEV der Klassen M₁ und N₁ zu ermitteln.
- (10) Die Antragsteller haben beantragt, dass aufgrund des zunehmenden Anteils von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, die mit Flüssiggas (LPG), komprimiertem Erdgas (CNG) oder Bioethanol (E85) betrieben werden können, auch solche Fahrzeuge in den Anwendungsbereich dieses Beschlusses einbezogen und in der Folge einige Faktoren in der Prüfmethode entsprechend angepasst werden.
- (11) Angesichts der begrenzten Verfügbarkeit von E85 auf dem Unionsmarkt insgesamt ist es jedoch nicht angezeigt, diesen Kraftstoff für die Zwecke der Prüfmethode von Ottokraftstoff zu unterscheiden.
- (12) In Bezug auf die Aufnahme eines Einfahrverfahrens für den Motorgenerator in die Prüfmethode wird in dem Antrag im Einzelnen nicht hinreichend genau dargelegt, wie diese Einfahrverfahren durchzuführen und wie die Auswirkungen des Einfahrens zu berücksichtigen sind. Darüber hinaus sieht die im Durchführungsbeschluss (EU) 2017/785 festgelegte Prüfmethode bereits vor, dass solche Auswirkungen gegebenenfalls dadurch berücksichtigt werden können, dass der Wirkungsgrad der Generatorfunktion des Motorgenerators mindestens fünfmal gemessen werden muss. Da der Wirkungsgrad der Generatorfunktion des Motorgenerators auf der Grundlage des Durchschnitts der Messergebnisse bestimmt wird, können etwaige positive oder negative Auswirkungen des Einfahrens bei der endgültigen Bestimmung des Wirkungsgrads angemessen berücksichtigt werden, erforderlichenfalls, indem mehr Messungen durchgeführt werden. Vor diesem Hintergrund ist es nicht angemessen, die Prüfmethode, wie in den Anträgen vorgeschlagen wird, um ein zusätzliches spezielles Einfahrverfahren zu ergänzen.
- (13) In Anbetracht der vorstehenden Erwägungen sollte die im Durchführungsbeschluss (EU) 2017/785 vorgesehene Prüfmethode unter Hinzufügung einiger kraftstoffspezifischer Faktoren ebenfalls als geeignet angesehen werden, um die CO₂-Einsparungen zu ermitteln, die durch die innovative Technologie in Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor der Klasse N₁, in NOVC-HEV der Klassen M₁ und N₁ sowie in Fahrzeugen, die mit bestimmten alternativen Kraftstoffen betrieben werden können, erzielt werden.

⁽⁵⁾ Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1).

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

⁽⁷⁾ Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1).

⁽⁸⁾ Regelung Nr. 101 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) — Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Personenkraftwagen, die nur mit einem Verbrennungsmotor oder mit Hybrid-Elektro-Antrieb betrieben werden, hinsichtlich der Messung der Kohlendioxidemission und des Kraftstoffverbrauchs und/oder der Messung des Stromverbrauchs und der elektrischen Reichweite sowie der nur mit Elektroantrieb betriebenen Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ hinsichtlich der Messung des Stromverbrauchs und der elektrischen Reichweite (ABl. L 138 vom 26.5.2012, S. 1).

- (14) Die Hersteller sollten die Möglichkeit haben, bei einer Typpgenehmigungsbehörde die Zertifizierung von CO₂-Einsparungen durch den Einsatz innovativer Technologie, die die in diesem Beschluss festgelegten Bedingungen erfüllt, zu beantragen. Zu diesem Zweck sollten die Hersteller sicherstellen, dass dem Zertifizierungsantrag ein Prüfbericht einer unabhängigen und zertifizierten Stelle beigefügt ist, in dem bestätigt wird, dass die innovative Technologie den in diesem Beschluss festgelegten Bedingungen entspricht und dass die Einsparungen nach der in diesem Beschluss dargelegten Prüfmethode ermittelt wurden.
- (15) Um den breiteren Einsatz der innovativen Technologie in neuen Fahrzeugen zu erleichtern, sollte ein Hersteller außerdem die Möglichkeit haben, die Zertifizierung der CO₂-Einsparungen der in verschiedenen 12-Volt-Motorgeneratoren verwendeten effizienten Generatorfunktionen in einem einzigen Zertifizierungsantrag zu beantragen. Es empfiehlt sich jedoch sicherzustellen, dass, wenn von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht wird, automatisch Anreize dafür gegeben werden, dass nur die Motorgeneratoren mit dem höchsten Wirkungsgrad zum Einsatz kommen.
- (16) Es obliegt der Typpgenehmigungsbehörde, gründlich zu überprüfen, ob die Bedingungen für die Zertifizierung der CO₂-Einsparungen durch den Einsatz einer innovativen Technologie gemäß diesem Beschluss erfüllt sind. Wird die Zertifizierung erteilt, sollte die zuständige Typpgenehmigungsbehörde sicherstellen, dass alle für die Zertifizierung berücksichtigten Elemente in einem Prüfbericht festgehalten und zusammen mit dem Prüfbericht der unabhängigen Stelle aufbewahrt werden und dass diese Informationen der Kommission auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden.
- (17) Für den Zweck der Bestimmung des allgemeinen Ökoinnovationscodes, der in den betreffenden Typpgenehmigungsunterlagen gemäß den Anhängen I, VIII und IX der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁹⁾ zu verwenden ist, muss der innovativen Technologie ein individueller Code zugewiesen werden.
- (18) Ab 2021 muss die Einhaltung der Zielvorgaben für die spezifischen CO₂-Emissionen durch die Hersteller auf der Grundlage der CO₂-Emissionen festgestellt werden, die nach dem in der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission ⁽¹⁰⁾ festgelegten weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (WLTP) ermittelt werden. CO₂-Einsparungen durch die unter Bezugnahme auf diesen Beschluss zertifizierte innovative Technologie können daher nur für das Kalenderjahr 2020 bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen der Hersteller berücksichtigt werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Innovative Technologie

Sofern die folgenden Bedingungen erfüllt werden, wird die in einem 12-Volt-Motorgenerator verwendete effiziente Generatorfunktion gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2017/785 als innovative Technologie im Sinne von Artikel 11 der Verordnung (EU) 2019/631 genehmigt, wobei berücksichtigt wird, dass sie nur zum Teil von dem Standardprüfverfahren gemäß der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 erfasst wird:

- a) Die innovative Technologie wird in leichte Nutzfahrzeuge (N₁) mit Verbrennungsmotor, die mit Ottokraftstoff, Dieselmotorkraftstoff, Flüssiggas (LPG), komprimiertem Erdgas (CNG) oder Bioethanol (E85) betrieben werden, oder in nicht extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge (NOVC-HEV) der Klassen M₁ oder N₁, die Anhang 8 Absatz 5.3.2 Nummer 3 der Regelung Nr. 101 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa entsprechen, eingebaut;
- b) der Wirkungsgrad der Generatorfunktion, der nach der im Anhang beschriebenen Methode ermittelt wird, beträgt mindestens:
 - i) 73,8 % bei mit Ottokraftstoff oder E85 betriebenen Fahrzeugen ohne Turbolader;
 - ii) 73,4 % bei mit Ottokraftstoff oder E85 betriebenen Fahrzeugen mit Turbolader;
 - iii) 74,2 % bei mit Dieselmotorkraftstoff betriebenen Fahrzeugen;

⁽⁹⁾ Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

⁽¹⁰⁾ Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typp Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 1).

- iv) 74,6 % bei mit Flüssiggas betriebenen Fahrzeugen ohne Turbolader;
- v) 74,1 % bei mit Flüssiggas betriebenen Fahrzeugen mit Turbolader;
- vi) 76,3 % bei mit komprimiertem Erdgas betriebenen Fahrzeugen ohne Turbolader;
- vii) 75,7 % bei mit komprimiertem Erdgas betriebenen Fahrzeugen mit Turbolader.

Artikel 2

Vergleichstechnologie

Als Vergleichstechnologie dient ein Generator mit einer Masse von maximal 7 kg und einem Wirkungsgrad von 67 %.

Artikel 3

Antrag auf Zertifizierung von CO₂-Einsparungen

- (1) Ein Hersteller kann bei einer Typgenehmigungsbehörde unter Bezugnahme auf diesen Beschluss die Zertifizierung der CO₂-Einsparungen beantragen, die durch den Einsatz der gemäß Artikel 1 genehmigten Technologie (im Folgenden „die innovative Technologie“) in einem oder mehreren 12-Volt-Motorgeneratoren erzielt werden.
- (2) Der Hersteller stellt sicher, dass dem Zertifizierungsantrag ein Prüfbericht einer unabhängigen und zertifizierten Stelle beigelegt ist, in dem bestätigt wird, dass die in Artikel 1 genannten Bedingungen erfüllt sind.
- (3) Werden Einsparungen gemäß Artikel 3 zertifiziert, so stellt der Hersteller sicher, dass die zertifizierten CO₂-Einsparungen und der in Artikel 5 Absatz 1 genannte Ökoinnovationscode in die Übereinstimmungsbescheinigung der betreffenden Fahrzeuge eingetragen werden.

Artikel 4

Zertifizierung der CO₂-Einsparungen

- (1) Die Typgenehmigungsbehörde stellt sicher, dass die durch den Einsatz der innovativen Technologie erzielten CO₂-Einsparungen nach der im Anhang beschriebenen Methode ermittelt wurden.
- (2) Beantragt ein Hersteller für eine Fahrzeugversion die Zertifizierung der CO₂-Einsparungen durch den Einsatz der innovativen Technologie in mehr als einem 12-Volt-Motorgenerator, so ermittelt die Typgenehmigungsbehörde, welcher der geprüften 12-Volt-Motorgeneratoren die geringsten CO₂-Einsparungen erzielt. Dieser Wert ist für den Zweck von Absatz 4 heranzuziehen.
- (3) Wird die innovative Technologie in ein Fahrzeug mit Zweistoff- oder Flexfuel-Betrieb eingebaut, so erfasst die Genehmigungsbehörde die CO₂-Einsparungen wie folgt:
 - a) bei Fahrzeugen mit Zweistoffbetrieb, die mit Ottokraftstoffen und gasförmigen Kraftstoffen betrieben werden: den CO₂-Einsparwert in Bezug auf LPG- oder CNG-Kraftstoffe;
 - b) bei Fahrzeugen mit Flexfuel-Betrieb, die mit Ottokraftstoffen und E85 betrieben werden: den CO₂-Einsparwert in Bezug auf Ottokraftstoff.
- (4) Die Typgenehmigungsbehörde trägt die gemäß den Absätzen 1 und 2 ermittelten zertifizierten CO₂-Einsparungen und den in Artikel 5 Absatz 1 genannten Ökoinnovationscode in die einschlägigen Typgenehmigungsunterlagen ein.
- (5) Die Typgenehmigungsbehörde hält alle bei der Zertifizierung berücksichtigten Elemente in einem Prüfbericht fest und bewahrt diesen Prüfbericht zusammen mit dem in Artikel 3 Absatz 2 genannten Prüfbericht auf und stellt der Kommission diese Informationen auf Anfrage zur Verfügung.
- (6) Die Typgenehmigungsbehörde zertifiziert CO₂-Einsparungen nur, wenn sie feststellt, dass die innovative Technologie die in Artikel 1 genannten Bedingungen erfüllt, und wenn die erzielten CO₂-Einsparungen mindestens 1 g CO₂/km betragen, wie dies in Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 für Personenkraftwagen bzw. in Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 427/2014 für leichte Nutzfahrzeuge festgelegt ist.

*Artikel 5***Ökoinnovationscode**

- (1) Der mit diesem Beschluss genehmigten innovativen Technologie wird der Ökoinnovationscode 30 zugewiesen.
- (2) Die mit Bezugnahme auf diesen Ökoinnovationscode zertifizierten CO₂-Einsparungen können nur für das Kalenderjahr 2020 bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen der Hersteller berücksichtigt werden.

*Artikel 6***Inkrafttreten**

Dieser Beschluss tritt am zwanzigsten Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Brüssel, den 29. Mai 2020

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG

**METHODE ZUR ERMITTLUNG DER DURCH NUTZUNG DER EFFIZIENTEN GENERATORFUNKTION VON
12-VOLT-MOTORGENERATOREN IN BESTIMMTEN PERSONENKRAFTWAGEN UND LEICHTEN
NUTZFAHRZEUGEN ERZIELTEN CO₂-EINSPARUNGEN**

1. EINFÜHRUNG

Um zu ermitteln, welche CO₂-Emissionseinsparungen auf die effiziente Generatorfunktion eines 12-Volt-Motorgenerators (im Folgenden die „innovative Technologie“) zur Nutzung in bestimmten Personenkraftwagen (M₁) und leichten Nutzfahrzeugen (N₁), die die in Artikel 1 festgelegten Bedingungen erfüllen, zurückgeführt werden können, ist Folgendes zu bestimmen:

1. die Prüfbedingungen;
2. die Prüfgeräte,
3. die Bestimmung der Spitzenleistung,
4. die Berechnung der CO₂-Einsparungen;
5. die Berechnung der statistischen Marge der CO₂-Einsparungen.

2. SYMBOLE, PARAMETER UND EINHEITEN

Symbole

| | | |
|--|---|--|
| C_{CO_2} | — | CO ₂ -Einsparungen [g CO ₂ /km] |
| CO ₂ | — | Kohlendioxid (CO ₂) |
| CF | — | Umrechnungsfaktor wie in Tabelle 3 definiert |
| h | — | Frequenz wie in Tabelle 1 definiert |
| I | — | Stromstärke, bei der die Messung durchzuführen ist [A] |
| m | — | Zahl der Messungen der Stichprobe |
| M | — | Drehmoment [Nm] |
| n | — | Drehzahl [min ⁻¹] wie in Tabelle 1 definiert |
| P | — | Leistung [W] |
| $S_{\eta_{MG}}$ | — | Standardabweichung des Wirkungsgrads der Generatorfunktion des 12-Volt-Motorgenerators (im Folgenden der „Wirkungsgrad des Motorgenerators“) [%] |
| $S_{\overline{\eta_{MG}}}$ | — | Standardabweichung des mittleren Wirkungsgrads des Motorgenerators [%] |
| $S_{C_{CO_2}}$ | — | Standardabweichung der CO ₂ -Gesamteinsparungen [g CO ₂ /km] |
| U | — | Prüfspannung, bei der die Messung durchzuführen ist [V] |
| v | — | Durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit des neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) [km/h] |
| V_{pe} | — | Tatsächlicher Energieverbrauch wie in Tabelle 2 definiert |
| $\frac{\partial C_{CO_2}}{\partial \eta_{MG}}$ | — | Sensitivität der berechneten CO ₂ -Einsparungen bezogen auf den Wirkungsgrad des Motorgenerators |
| Δ | — | Differenz |
| η_B | — | Wirkungsgrad des Vergleichsgenerators [%] |
| η_{MG} | — | Wirkungsgrad des Motorgenerators [%] |
| $\overline{\eta_{MG_i}}$ | — | Mittlerer Wirkungsgrad des Motorgenerators am Betriebspunkt i [%] |

Tiefgestellte Symbole

i bezieht sich auf den Betriebspunkt

j bezieht sich auf die Messung der Stichprobe

| | | |
|----|---|----------------------------|
| MG | — | Motorgenerator |
| m | — | mechanisch |
| RW | — | reale Bedingungen |
| TA | — | Typgenehmigungsbedingungen |
| B | — | Vergleichswert |

3. BESTIMMUNG DES WIRKUNGSGRADS

Der Wirkungsgrad des Motorgenerators wird nach ISO 8854:2012 bestimmt; eine Ausnahme stellen die in diesem Abschnitt dargestellten Elemente dar.

Gegenüber der Typgenehmigungsbehörde ist nachzuweisen, dass die Drehzahlbereiche des 12-Volt-Motorgenerators mit denjenigen in Tabelle 1 übereinstimmen. Die Messungen sind an unterschiedlichen Betriebspunkten, wie in Tabelle 1 festgelegt, vorzunehmen. Die Stromstärke des Motorgenerators ist als die halbe Nennstromstärke für alle Betriebspunkte zu definieren. Für jede Drehzahl müssen Spannung und Ausgangsstromstärke des Motorgenerators konstant bei 14,3 V gehalten werden.

Tabelle 1

| Betriebspunkt i | Haltezeit [s] | Drehzahl n_i [min^{-1}] | Frequenz 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 |

Der Wirkungsgrad an jedem Betriebspunkt wird nach folgender Formel 1 berechnet.

Formel 1

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

Alle Messungen des Wirkungsgrads sind mindestens fünf (5) Mal hintereinander auszuführen. Zu berechnen ist der Durchschnittswert der Messungen an jedem Betriebspunkt ($\overline{\eta_{MG_i}}$).

Der Wirkungsgrad des Motorgenerators (η_{MG}) wird nach Formel 2 berechnet.

Formel 2

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

Der Motorgenerator führt zu einer Einsparung bei der mechanischen Leistung unter realen Fahrbedingungen (ΔP_{mRW}) und unter Typgenehmigungsbedingungen (ΔP_{mTA}). Die Differenz zwischen diesen beiden Werten (ΔP_m) wird nach Formel 3 berechnet.

Formel 3

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

Dabei wird ΔP_{mRW} nach Formel 4 und ΔP_{mTA} nach Formel 5 berechnet:

Formel 4

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

Formel 5

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

Dabei sind

P_{RW} : der Leistungsbedarf unter „realen“ Fahrbedingungen [W]: 750 W

P_{TA} : der Leistungsbedarf unter Typgenehmigungsbedingungen [W]: 350 W

η_B : der Wirkungsgrad des Vergleichsgenerators [%]: 67 %

4. BERECHNUNG DER CO₂-EINSPARUNGEN

Die CO₂-Einsparungen der Generatorfunktion eines 12-Volt-Motorgenerators werden nach Formel 6 berechnet:

Formel 6

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

Dabei sind

v : die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit des NEFZ (km/h): 33,58 km/h

V_{pe} : der tatsächliche Energieverbrauch wie in Tabelle 2 definiert

CF : der Umrechnungsfaktor wie in Tabelle 3 definiert

Tabelle 2

Tatsächlicher Energieverbrauch

| Motortyp | Tatsächlicher Energieverbrauch (V_{pe}) [l/kWh] |
|-----------------------------------|--|
| Ottokraftstoff/E85 | 0,264 |
| Ottokraftstoff/E85 mit Turbolader | 0,280 |
| Diesekraftstoff | 0,220 |
| LPG | 0,342 |
| LPG mit Turbolader | 0,363 |
| | Tatsächlicher Energieverbrauch (V_{pe}) [m ³ /kWh] |
| CNG (G20) | 0,259 |
| CNG (G20) mit Turbolader | 0,275 |

Tabelle 3

Kraftstoffumrechnungsfaktor

| Art des Kraftstoffs | Umrechnungsfaktor (UF) [g CO ₂ /l] |
|---------------------|---|
| Ottokraftstoff/E85 | 2 330 |
| Diesekraftstoff | 2 640 |
| LPG | 1 629 |
| | Umrechnungsfaktor (UF) [g CO ₂ /m ³] |
| CNG (G20) | 1 795 |

5. BERECHNUNG DES STATISTISCHEN FEHLERS

Die statistischen Fehler bei den Ergebnissen der Prüfmethode aufgrund der Messungen werden quantifiziert. Für jeden Betriebspunkt wird die Standardabweichung nach Formel 7 berechnet.

Formel 7

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

Die Standardabweichung des Wertes des Wirkungsgrads des 12-Volt-Motorgenerators ($s_{\eta_{MG}}$) wird nach Formel 8 berechnet:

Formel 8

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

Die Standardabweichung des Wirkungsgrads des Motorgenerators ($s_{\eta_{MG}}$) führt zu einem Fehler bei den CO₂-Einsparungen ($s_{C_{CO_2}}$) (. Der Fehler wird mit Formel 9 berechnet:

Formel 9

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

6. STATISTISCHE SIGNIFIKANZ

Für jeden Typ, jede Variante und jede Version eines Fahrzeugs, das mit der innovativen Technologie ausgestattet ist, ist nachzuweisen, dass der nach Formel 9 berechnete Fehler bei den CO₂-Einsparungen nicht größer ist als die Differenz zwischen den CO₂-Gesamteinsparungen und dem Schwellenwert für die Mindesteinsparungen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 725/2011 und (EU) Nr. 427/2014 (vgl. Formel 10).

Formel 10

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

Dabei sind

- MT: der Mindestschwellenwert [g CO₂/km]
 C_{CO₂}: die CO₂-Gesamteinsparungen [g CO₂/km]
 S_{CO₂}: die Standardabweichung der CO₂-Gesamteinsparungen [g CO₂/km]
 ΔCO_{2m}: der CO₂-Korrekturkoeffizient, der sich aus der positiven Massendifferenz (Δm) zwischen dem Motorgenerator und dem Vergleichsgenerator ergibt, berechnet entsprechend Tabelle 4.

Tabelle 4

CO₂-Korrekturkoeffizient infolge der Extramasse

| Art des Kraftstoffs | CO ₂ -Korrekturkoeffizient (ΔCO _{2m}): |
|---------------------|---|
| Ottokraftstoff/E85 | 0,0277 · Δm |
| Diesekraftstoff | 0,0383 · Δm |
| LPG | 0,0251 · Δm |
| CNG | 0,0209 · Δm |

In dieser Tabelle ist Δm die Extramasse infolge des Einbaus des effizienten 12-Volt-Motorgenerators. Die Extramasse ist die positive Differenz zwischen der Masse des effizienten 12-Volt-Motorgenerators und der Masse des Vergleichsgenerators. Die Masse des Vergleichsgenerators beträgt 7 kg. Die Extramasse muss geprüft und in dem Prüfbericht, der der Typgenehmigungsbehörde zusammen mit dem Zertifizierungsantrag vorzulegen ist, bestätigt werden.

7. IN PERSONENKRAFTWAGEN UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE EINZUBAUENDER 12-VOLT-MOTORGENERATOR MIT EFFIZIENTER GENERATORFUNKTION

Die Typgenehmigungsbehörde zertifiziert die CO₂-Einsparungen anhand der Messungen am 12-Volt-Motor- und am Vergleichsgenerator unter Verwendung der in diesem Anhang festgelegten Prüfmethode. Liegen die CO₂-Emissionseinsparungen unter der Schwelle gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 725/2011 und (EU) Nr. 427/2014, ist Artikel 11 Absatz 2 Unterabsatz 2 dieser Verordnungen anwendbar.

ISSN 1977-0642 (elektronische Ausgabe)
ISSN 1725-2539 (Papierausgabe)



Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE