



Sumario

II Actos no legislativos

REGLAMENTOS

- ★ **Reglamento Delegado (UE) 2020/723 de la Comisión de 4 de marzo de 2020 por el que establecen disposiciones de aplicación relativas a la aceptación de certificación de pilotos expedida por terceros países y se modifica el Reglamento (UE) n.º 1178/2011** 1
- ★ **Reglamento de Ejecución (UE) 2020/724 de la Comisión de 15 de mayo de 2020 relativo a la clasificación de determinadas mercancías en la nomenclatura combinada** 9
- ★ **Reglamento de Ejecución (UE) 2020/725 de la Comisión de 26 de mayo de 2020 relativo a la clasificación de determinadas mercancías en la nomenclatura combinada** 12

DECISIONES

- ★ **Decisión de Ejecución (UE) 2020/726 de la Comisión de 27 de mayo de 2020 por la que se rechaza una solicitud de protección de un nombre como indicación geográfica protegida de conformidad con el artículo 97, apartado 4, del Reglamento (UE) n.º 1308/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo [Commune de Champagne (IGP)] [notificada con el número C(2020) 3323]** 15
- ★ **Decisión de ejecución (UE) 2020/727 de la Comisión de 29 de mayo de 2020 por la que se da por concluido el procedimiento antidumping relativo a las importaciones de productos de fibra de vidrio de filamento continuo originarios de Baréin y de Egipto** 17
- ★ **Decisión de Ejecución (UE) 2020/728 de la Comisión de 29 de mayo de 2020 relativa a la aprobación de la función de generador eficiente utilizada en motogeneradores de 12 voltios destinados a determinados turismos y vehículos comerciales ligeros como tecnología innovadora de conformidad con el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾** 21

(¹) Texto pertinente a efectos del EEE.

II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2020/723 DE LA COMISIÓN

de 4 de marzo de 2020

por el que establecen disposiciones de aplicación relativas a la aceptación de certificación de pilotos expedida por terceros países y se modifica el Reglamento (UE) n.º 1178/2011

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo ⁽¹⁾, y en particular su artículo 68, apartado 3,

Considerando lo siguiente:

- (1) Con la adopción del Reglamento (UE) 2018/1139, y en particular su artículo 68, la Comisión ya está facultada para adoptar actos delegados relativos a la aceptación de certificados y otros documentos acreditativos del cumplimiento de las normas de aviación civil expedidos de acuerdo con la legislación de un tercer país y que garanticen un nivel de seguridad equivalente al dispuesto por el Reglamento (UE) 2018/1139.
- (2) El principal objetivo del presente acto delegado es adaptar el marco jurídico actual al Reglamento (UE) 2018/1139; por lo tanto, el contenido del artículo 8, del anexo III y de las disposiciones pertinentes del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión ⁽²⁾ relativas a la aceptación de certificados de terceros países debe transferirse a un acto delegado. Además, tales disposiciones deben ahora incluir normas sobre la aceptación de los certificados de terceros países relativos a aeroplanos y globos.
- (3) El Reglamento (UE) n.º 1178/2011 enumera las condiciones para la aceptación de licencias de terceros países. En determinadas condiciones, una licencia de piloto expedida por un tercer país puede ser aceptada actualmente por los Estados miembros, o su titular recibirá crédito al solicitar una licencia de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1178/2011. Tal crédito se determina actualmente sobre la base de una recomendación de una organización de formación aprobada.
- (4) Las normas aplicables a las organizaciones que proporcionan formación para determinadas licencias de pilotos no comerciales y habilitaciones se han simplificado, y se ha introducido la organización de formación declarada (DTO), de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1119 de la Comisión ⁽³⁾. Por tanto, conviene actualizar las normas relativas a la aceptación de las licencias de terceros países a fin de permitir que las DTO concedan crédito a los titulares de licencias de terceros países que soliciten una licencia expedida con arreglo al marco jurídico de la Unión.
- (5) Por consiguiente, procede suprimir el artículo 8 del Reglamento (UE) n.º 1178/2011, así como el anexo III del mismo Reglamento, que contienen actualmente condiciones para la aceptación de licencias de terceros países.

⁽¹⁾ DO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 311 de 25.11.2011, p. 1).

⁽³⁾ Reglamento (UE) 2018/1119 de la Comisión, de 31 de julio de 2018, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 en lo que respecta a las organizaciones de formación declaradas (DO L 204 de 13.8.2018, p. 13).

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

SECCIÓN 1

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Ámbito de aplicación

El presente Reglamento establece las disposiciones de aplicación relativas a la aceptación de las licencias de piloto y las habilitaciones, atribuciones o certificados asociados, así como los certificados médicos asociados, expedidos de conformidad con la legislación de terceros países.

Artículo 2

Definiciones

1. A los efectos del presente Reglamento serán aplicables las definiciones de los Reglamentos (UE) n.º 1178/2011 y (UE) 2018/395 de la Comisión ⁽⁴⁾ y del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión ⁽⁵⁾.
2. Además, a los efectos del presente Reglamento, se entenderá por «vuelos del fabricante» los vuelos contemplados en el artículo 6, apartado 3, del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión ⁽⁶⁾.

Artículo 3

Aceptación de licencias de terceros países

Sin perjuicio de los acuerdos internacionales celebrados entre la Unión y un tercer país de conformidad con el artículo 68, apartado 1, letra a), del Reglamento (UE) 2018/1139, los Estados miembros podrán:

- a) aceptar, con arreglo a la sección 2 del presente Reglamento, las licencias de piloto y las habilitaciones, atribuciones o certificados asociados, así como los certificados médicos asociados, expedidos de conformidad con la legislación de terceros países;
- b) expedir, con arreglo al artículo 3 del Reglamento (UE) n.º 1178/2011, al artículo 3, letra a), del Reglamento (UE) 2018/395 o al artículo 3, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976, según sea aplicable, licencias equivalentes a los solicitantes que ya sean titulares de una licencia, habilitación, atribución o certificado equivalentes, expedidos por un tercer país de conformidad con el anexo 1 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado el 7 de diciembre de 1944 en Chicago («el Convenio de Chicago»), siempre que estos solicitantes cumplan los requisitos de la sección 3 y teniendo en cuenta cualquier crédito sobre la base de una recomendación de una organización de formación aprobada o de una organización de formación declarada;
- c) otorgar crédito completo en lo que se refiere a los requisitos de realizar un curso de formación antes de superar los exámenes de conocimientos teóricos y la prueba de aptitud a los titulares de una licencia de piloto de transporte de línea aérea (ATPL) expedida por o en nombre de un tercer país de conformidad con el anexo 1 del Convenio de Chicago, siempre que los titulares hayan completado los requisitos de experiencia para la emisión de una ATPL en la categoría de aeronave correspondiente establecidos en la Subparte F del anexo I del Reglamento (UE) n.º 1178/2011, y siempre que la licencia del tercer país contenga una habilitación de tipo válida para la aeronave utilizada para la prueba de aptitud de la ATPL;
- d) expedir habilitaciones de tipo avión o helicóptero a los titulares de licencias de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 que cumplan los requisitos establecidos por un tercer país para la emisión de tales habilitaciones; dichas habilitaciones estarán restringidas a las aeronaves registradas en dicho tercer país, si bien esta restricción podrá eliminarse cuando el piloto cumpla los requisitos del artículo 10 del presente Reglamento.

⁽⁴⁾ Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión, de 13 de marzo de 2018, por el que se establecen normas detalladas para la operación de globos en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 71 de 14.3.2018, p. 10).

⁽⁵⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión, de 14 de diciembre de 2018, por el que se establecen disposiciones de aplicación para la operación de planeadores en virtud del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 326 de 20.12.2018, p. 64).

⁽⁶⁾ Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

SECCIÓN 2

VALIDACIÓN DE LICENCIAS

Artículo 4

Disposiciones generales sobre la validación de licencias

1. La autoridad competente de un Estado miembro podrá validar una licencia de piloto expedida por un tercer país de acuerdo con los requisitos del anexo 1 del Convenio de Chicago.
2. A los efectos de lo dispuesto en el presente Reglamento, la autoridad competente del Estado miembro será la siguiente:
 - a) en el caso de pilotos residentes en el territorio de la Unión, una autoridad competente del Estado miembro del lugar donde el piloto resida o esté establecido;
 - b) en el caso de pilotos no residentes en el territorio de la Unión, una autoridad competente del Estado miembro donde tenga su oficina principal el operador aéreo para el que vuelan o tienen intención de volar o donde esté matriculada la aeronave con la que vuelan o tienen intención de volar.
3. La validación de una licencia tendrá un período de validez que no superará un año, y sus atribuciones solo se ejercerán mientras la licencia siga siendo válida.

La autoridad competente que validó la licencia solo podrá ampliar este período una vez, y únicamente por un año como máximo, si durante el período de validez el piloto ha solicitado una licencia de conformidad con el anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 o está cursando una formación para la expedición de tal licencia. En este último caso, la ampliación cubrirá el período de tiempo necesario para que se expida la licencia de conformidad con el anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011.

4. Los titulares de una licencia validada por un Estado miembro ejercerán sus atribuciones de acuerdo con los requisitos establecidos en el anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011.

Artículo 5

Licencias de piloto para transporte aéreo comercial y otras actividades comerciales

Para la validación de licencias de pilotos para transporte aéreo comercial y otras actividades comerciales, los titulares deberán cumplir los siguientes requisitos, según sea aplicable, para las atribuciones a las que aspiren:

- a) completar, como prueba de pericia, los requisitos de revalidación de la habilitación de tipo o clase del anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 correspondiente a las atribuciones de la licencia de la que sean titulares;
- b) demostrar conocimientos de las partes pertinentes de los requisitos operacionales y del anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011;
- c) demostrar competencia lingüística de acuerdo con el punto FCL.055 del anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011;
- d) ser titulares de un certificado médico Clase 1 válido, emitido de acuerdo con el anexo IV (Parte MED) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011;
- e) en el caso de aviones, además de los requisitos de las letras a) a d), cumplir los requisitos de experiencia establecidos en el cuadro 1 del anexo del presente Reglamento;
- f) en el caso de helicópteros, además de los requisitos de las letras a) a d), cumplir los requisitos de experiencia establecidos en el cuadro 2 del anexo del presente Reglamento.

Artículo 6

Licencias de piloto para actividades no comerciales con habilitación de vuelo por instrumentos

Para la validación de las licencias de piloto privado con habilitación de vuelo por instrumentos o las licencias de piloto comercial (CPL) y las licencias de piloto de transporte de línea aérea (ATPL) con habilitación de vuelo por instrumentos en las que el piloto pretende solo ejercer las atribuciones de piloto privado, los titulares deberán cumplir todos los requisitos siguientes:

- a) completar la prueba de pericia para la habilitación de vuelo por instrumentos y las habilitaciones de tipo o clase pertinentes para las atribuciones de la licencia de la que son titulares, de acuerdo con el apéndice 7 y el apéndice 9 del anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011;

- b) demostrar conocimientos sobre Derecho aeronáutico, Códigos meteorológicos aeronáuticos, Planificación y performance de vuelo (IR) y Factores humanos;
- c) demostrar competencia lingüística de acuerdo con el punto FCL.055 del anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011;
- d) ser titulares de, al menos, un certificado médico Clase 2 válido, emitido de acuerdo con el anexo 1 del Convenio de Chicago;
- e) tener una experiencia mínima de, al menos, 100 horas de vuelo instrumental como piloto al mando (PIC) en la categoría de aeronave correspondiente.

Artículo 7

Licencias de piloto para actividades no comerciales sin habilitación de vuelo por instrumentos

Para la validación de las licencias de piloto privado o licencias CPL y ATPL sin habilitación de vuelo por instrumentos en las que el piloto pretende solo ejercer las atribuciones de piloto privado, los titulares deberán cumplir todos los requisitos siguientes:

- a) demostrar conocimientos de Derecho aeronáutico y Factores humanos;
- b) superar la prueba de pericia de la licencia de piloto privado (PPL) según lo establecido en el punto FCL.235 del anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011;
- c) cumplir los requisitos adecuados de la subparte H del anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 para la emisión de una habilitación de tipo o clase según corresponda para las atribuciones de la licencia de la que son titulares;
- d) ser titulares de, al menos, un certificado médico Clase 2, emitido de acuerdo con el anexo 1 del Convenio de Chicago;
- e) demostrar competencia lingüística de acuerdo con el punto FCL.055 del anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011;
- f) tener una experiencia mínima de al menos 100 horas como piloto en la categoría de aeronave correspondiente.

Artículo 8

Validación de licencias de piloto para tareas específicas de duración limitada

1. No obstante lo establecido en los artículos anteriores, en el caso de vuelos del fabricante, la autoridad competente de un Estado miembro podrá aceptar una licencia expedida de acuerdo con el anexo 1 del Convenio de Chicago por un tercer país durante un máximo de doce meses para tareas específicas de duración limitada, tales como vuelos de instrucción para la puesta en servicio inicial, vuelos de demostración, vuelos de traslado o vuelos de pruebas, siempre que el solicitante cumpla los siguientes requisitos:

- a) ser titular de una licencia adecuada, de un certificado médico y de las habilitaciones o cualificaciones asociadas expedidas de acuerdo con el anexo 1 del convenio de Chicago;
- b) estar empleado, directa o indirectamente, por un fabricante aeronáutico o por una autoridad de aviación.

En tal caso, la autoridad competente limitará las atribuciones del titular a realizar la instrucción de vuelo y la prueba para la emisión inicial de las habilitaciones de tipo, la supervisión del vuelo de línea inicial por parte de los pilotos del operador, los vuelos de entrega o traslado, el vuelo de línea inicial, las demostraciones de vuelo o los vuelos de prueba, según corresponda a las tareas contempladas en el presente apartado.

2. No obstante lo dispuesto en los artículos 4 a 7, una autoridad competente de un Estado miembro podrá, en el caso de vuelos de competición o de exhibición de duración limitada, validar una licencia expedida por un tercer país que permita al titular ejercer las atribuciones de una PPL conforme al anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011, de una licencia de piloto de globo (BPL) según el anexo III (Parte BFCL) del Reglamento (UE) 2018/395 o de una licencia de piloto de planeador (SPL) con arreglo al anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976, siempre y cuando:

- a) antes del acontecimiento, el organizador de los vuelos de competición o exhibición presente a la autoridad competente pruebas fehacientes de la forma en que se garantizará que el piloto esté familiarizado con la información de seguridad pertinente y se gestionarán los riesgos asociados a los vuelos;
- b) el solicitante sea titular de una licencia adecuada, de un certificado médico y de las habilitaciones o cualificaciones asociadas expedidas de acuerdo con el anexo 1 del Convenio de Chicago.

3. No obstante lo dispuesto en los artículos 4 a 7, una autoridad competente de un Estado miembro podrá validar una licencia que sea equivalente a una de las contempladas en el apartado 2 y haya sido expedida de conformidad con los requisitos del anexo 1 del Convenio de Chicago por un tercer país durante un máximo de veintiocho días por año natural para tareas específicas no comerciales, siempre que el solicitante cumpla todos los requisitos siguientes:

- a) ser titular de una licencia adecuada, de un certificado médico y de las habilitaciones o cualificaciones asociadas expedidas de acuerdo con el anexo 1 del convenio de Chicago;
- b) haber efectuado al menos un vuelo de aclimatación con un instructor cualificado antes de realizar las tareas específicas de duración limitada.

SECCIÓN 3

CONVERSIÓN DE LICENCIAS

Artículo 9

Condiciones para la conversión de licencias

1. La autoridad competente de un Estado miembro podrá convertir una licencia para la categoría de aeronave correspondiente en una PPL conforme al anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 con una habilitación de clase o tipo de piloto único en una BPL según el anexo III (Parte BFCL) del Reglamento (UE) 2018/395 o en una SPL con arreglo al anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976, si la licencia original fue expedida de conformidad con los requisitos del anexo 1 del Convenio de Chicago por un tercer país y se trata:

- a) de una licencia equivalente a las licencias contempladas en el apartado 1, o bien
- b) de una CPL o una ATPL.

2. El titular de la licencia que vaya a convertirse deberá cumplir los siguientes requisitos mínimos para la categoría de aeronave correspondiente:

- a) superar un examen escrito sobre Derecho aeronáutico y Factores humanos;
- b) superar la prueba de pericia de la PPL, BPL o SPL, según corresponda, de acuerdo con el anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011, el anexo III (Parte BFCL) del Reglamento (UE) 2018/395 o el anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976;
- c) cumplir los requisitos para la emisión de la habilitación de clase o tipo correspondiente, de acuerdo con la Subparte H;
- d) ser titular de un certificado médico emitido de acuerdo con el anexo IV (Parte MED) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011;
- e) demostrar competencia lingüística de acuerdo con el punto FCL.055 del anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011;
- f) haber completado al menos 100 horas de vuelo como piloto.

SECCIÓN 4

ACEPTACIÓN DE HABILITACIONES DE CLASE Y TIPO

Artículo 10

Condiciones para la aceptación de las habilitaciones de clase y tipo

Una habilitación de clase o tipo válida incluida en una licencia expedida por un tercer país podrá insertarse en una licencia expedida de conformidad con el anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 siempre que el solicitante:

- a) cumpla los requisitos de experiencia y los requisitos previos para la emisión de la habilitación de tipo o clase aplicable de acuerdo con la Parte FCL;
- b) supere la prueba de pericia pertinente para la emisión de la habilitación de tipo o clase aplicable de acuerdo con la Parte FCL;

- c) se encuentre actualmente en práctica de vuelo;
- d) tenga no menos de:
 - i) para habilitaciones de clase avión, 100 horas de experiencia de vuelo como piloto en dicha clase,
 - ii) para habilitaciones de tipo avión, 500 horas de experiencia de vuelo como piloto en dicho tipo,
 - iii) para helicópteros monomotor con una masa máxima certificada de despegue de hasta 3 175 kg, 100 horas de experiencia de vuelo como piloto en dicho tipo,
 - iv) para todos los demás helicópteros, 350 horas de experiencia de vuelo como piloto en dicho tipo.

Artículo 11

Modificaciones del Reglamento (UE) n.º 1178/2011

El Reglamento (UE) n.º 1178/2011 se modifica como sigue:

- a) se suprime el artículo 8;
- b) se suprime el anexo III.

Artículo 12

Entrada en vigor y aplicación

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 4 de marzo de 2020.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

Requisitos para la aceptación de licencias expedidas por o en nombre de terceros países

Cuadro 1

Requisitos de experiencia relativos a los aviones

Licencia de la que es titular	Horas totales de experiencia de vuelo	Atribuciones	
1)	2)	3)	
ATPL(A)	> 1 500 horas como PIC en aviones multipiloto	Transporte aéreo comercial en aviones multipiloto como PIC	a)
ATPL(A) o CPL(A)/IR (*)	> 1 500 horas como PIC o copiloto en aviones multipiloto de acuerdo con los requisitos operacionales	Transporte aéreo comercial en aviones multipiloto como copiloto	b)
MPL	> 1 500 horas como copiloto en aviones multipiloto de acuerdo con los requisitos operacionales	Transporte aéreo comercial en aviones multipiloto como copiloto	ba)
CPL(A)/IR	> 1 000 horas como PIC en transporte aéreo comercial desde la obtención de una IR	Transporte aéreo comercial en aviones de un solo piloto como PIC	c)
CPL(A)/IR	> 1 000 horas como PIC o como copiloto en aviones de un solo piloto de acuerdo con los requisitos operacionales	Transporte aéreo comercial en aviones de un solo piloto como copiloto de acuerdo con los requisitos operacionales	d)
ATPL(A), CPL(A)/IR, CPL(A)	> 700 horas en aviones, incluidas 200 horas en la función de actividad para la que se busca la aceptación, y 50 horas en dicha función en los últimos 12 meses	Ejercer las atribuciones en aviones en operaciones diferentes a las de transporte aéreo comercial	e)
CPL(A)	> 1 500 horas como PIC en transporte aéreo comercial, incluidas 500 horas en operaciones con hidroaviones	Transporte aéreo comercial en aviones de un solo piloto como PIC	f)

(*) Los titulares de CPL(A)/IR en aviones multipiloto deberán haber demostrado nivel de conocimientos ATPL(A) de OACI antes de la aceptación.

Cuadro 2

Requisitos de experiencia relativos a los helicópteros

Licencia de la que es titular	Horas totales de experiencia de vuelo	Atribuciones	
1)	2)	3)	
ATPL(H) IR válida	> 1 000 horas como PIC en helicópteros multipiloto	Transporte aéreo comercial en helicópteros multipiloto como PIC en operaciones VFR e IFR	a)
ATPL(H) sin atribuciones IR	> 1 000 horas como PIC en helicópteros multipiloto	Transporte aéreo comercial en helicópteros multipiloto como PIC en operaciones VFR	b)
ATPL(H) IR válida	> 1 000 horas como piloto en helicópteros multipiloto	Transporte aéreo comercial en helicópteros multipiloto como copiloto en operaciones VFR e IFR	c)

Licencia de la que es titular	Horas totales de experiencia de vuelo	Atribuciones	
1)	2)	3)	
ATPL(H) sin atribuciones IR	> 1 000 horas como piloto en helicópteros multipiloto	Transporte aéreo comercial en helicópteros multipiloto como copiloto en operaciones VFR	d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 horas como piloto en helicópteros multipiloto	Transporte aéreo comercial en helicópteros multipiloto como copiloto	e)
CPL(H)/IR	> 1 000 horas como PIC en transporte aéreo comercial desde la obtención de una IR	Transporte aéreo comercial en helicópteros de un solo piloto como PIC	f)
ATPL(H) con o sin atribuciones IR, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 horas en helicópteros diferentes a los certificados como CS-27/29 o equivalente, incluidas 200 horas en la función de actividad para la que se busca aceptación, y 50 horas en dicha función en los últimos 12 meses	Ejercer los atribuciones en helicópteros en operaciones diferentes a las de transporte aéreo comercial	g)

(*) Los titulares de CPL(H)/IR en helicópteros multipiloto deberán haber demostrado nivel de conocimientos ATPL(H) de la OACI antes de la aceptación.

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2020/724 DE LA COMISIÓN
de 15 de mayo de 2020
relativo a la clasificación de determinadas mercancías en la nomenclatura combinada

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el código aduanero de la Unión ⁽¹⁾, y en particular su artículo 57, apartado 4, y su artículo 58, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) Con el fin de garantizar una aplicación uniforme de la nomenclatura combinada anexa al Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo ⁽²⁾, es necesario adoptar disposiciones sobre la clasificación de las mercancías que se indican en el anexo del presente Reglamento.
- (2) El Reglamento (CEE) n.º 2658/87 establece las reglas generales para la interpretación de la nomenclatura combinada. Dichas reglas se aplican también a cualquier otra nomenclatura que se base total o parcialmente en aquella, o que le añada subdivisiones adicionales, y que haya sido establecida por disposiciones específicas de la Unión para poder aplicar medidas arancelarias o de otro tipo al comercio de mercancías.
- (3) De conformidad con esas reglas generales, las mercancías que se describen en la columna 1 del cuadro del anexo deben clasificarse, por los motivos indicados en la columna 3, en el código NC que figura en la columna 2.
- (4) Procede disponer que la información arancelaria vinculante emitida respecto a las mercancías contempladas en el presente Reglamento que no se ajuste a las disposiciones del mismo pueda seguir siendo invocada por su titular durante un período determinado, conforme a lo dispuesto en el artículo 34, apartado 9, del Reglamento (UE) n.º 952/2013. Ese período debe ser de tres meses.
- (5) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité del código aduanero.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Las mercancías que se describen en la columna 1 del cuadro del anexo se clasificarán dentro de la nomenclatura combinada en el código NC que se indica en la columna 2.

Artículo 2

La información arancelaria vinculante que no se ajuste al presente Reglamento podrá seguir siendo invocada durante un período de tres meses a partir de la entrada en vigor del mismo, conforme a lo dispuesto en el artículo 34, apartado 9, del Reglamento (UE) n.º 952/2013.

⁽¹⁾ DO L 269 de 10.10.2013, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo, de 23 de julio de 1987, relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común (DO L 256 de 7.9.1987, p. 1).

Artículo 3

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 15 de mayo de 2020.

*Por la Comisión,
en nombre de la Presidenta,
Philip KERMODE
Director General en funciones
Dirección General de Fiscalidad y Unión Aduanera*

ANEXO

Descripción de las mercancías	Clasificación (Código NC)	Motivos
(1)	(2)	(3)
<p>Artículo en forma de bola hueca de hilado, tiras o formas similares de las partidas 5404 o 5405, con una pequeña abertura redonda rodeada de una lamina de plástico blando, de modo que se puede colocar, por ejemplo, en tiras de luces eléctricas (las llamadas «guirnaldas luminosas»).</p> <p>El artículo existe en diferentes colores y tamaños y se importa por sí mismo. Está diseñado para servir de adorno por sí mismo o junto con guirnaldas luminosas, por ejemplo.</p> <p>(Véase la imagen) (*)</p>	5609 00 00	<p>Esta clasificación está determinada por las reglas generales 1 y 6 para la interpretación de la nomenclatura combinada, notas 7 f) y 8 a) de la sección XI y por el texto del código NC 5609 00 00.</p> <p>Queda excluida la clasificación del artículo en el código NC 9405 99 00 como parte (una pantalla) de una lámpara eléctrica, no expresada ni comprendida en otra parte, porque el artículo no es identificable por su forma o sus características específicas como parte diseñada exclusiva o principalmente para su utilización con una lámpara eléctrica (véanse también las notas explicativas del sistema armonizado del capítulo 94, partes). El artículo está diseñado para su utilización con luces diversas, con otros artículos de decoración, o simplemente para su colocación como decoración interior por sí mismo.</p> <p>El artículo debe clasificarse, por tanto, en función de la materia constitutiva del código NC 5609 00 00 como artículos de hilados, tiras o formas similares de las partidas 5404 o 5405, cordeles, cuerdas o cordajes, no expresados ni comprendidos en otra parte.</p>

(*) La imagen se incluye a título meramente informativo.



REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2020/725 DE LA COMISIÓN
de 26 de mayo de 2020
relativo a la clasificación de determinadas mercancías en la nomenclatura combinada

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el código aduanero de la Unión ⁽¹⁾, y en particular su artículo 57, apartado 4, y su artículo 58, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) Con el fin de garantizar una aplicación uniforme de la nomenclatura combinada anexa al Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo ⁽²⁾, es necesario adoptar disposiciones sobre la clasificación de las mercancías que se indican en el anexo del presente Reglamento.
- (2) El Reglamento (CEE) n.º 2658/87 establece las reglas generales para la interpretación de la nomenclatura combinada. Dichas reglas se aplican también a cualquier otra nomenclatura que se base total o parcialmente en aquella, o que le añada subdivisiones adicionales, y que haya sido establecida por disposiciones específicas de la Unión para poder aplicar medidas arancelarias o de otro tipo al comercio de mercancías.
- (3) De conformidad con estas reglas generales, las mercancías que se describen en la columna 1 del cuadro del anexo deben clasificarse, por los motivos indicados en la columna 3, en el código NC que figura en la columna 2.
- (4) Procede disponer que la información arancelaria vinculante emitida respecto a las mercancías contempladas en el presente Reglamento que no se ajuste a las disposiciones del mismo pueda seguir siendo invocada por su titular durante un período determinado, conforme a lo dispuesto en el artículo 34, apartado 9, del Reglamento (UE) n.º 952/2013. Ese período debe ser de tres meses.
- (5) El Comité del Código Aduanero no ha emitido dictamen alguno en el plazo fijado por su presidente.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Las mercancías que se describen en la columna 1 del cuadro del anexo se clasificarán dentro de la nomenclatura combinada en el código NC que se indica en la columna 2.

Artículo 2

La información arancelaria vinculante que no se ajuste al presente Reglamento podrá seguir siendo invocada durante un período de tres meses a partir de la entrada en vigor del mismo, conforme a lo dispuesto en el artículo 34, apartado 9, del Reglamento (UE) n.º 952/2013.

⁽¹⁾ DO L 269 de 10.10.2013, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo, de 23 de julio de 1987, relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común (DO L 256 de 7.9.1987, p. 1).

Artículo 3

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 26 de mayo de 2020.

*Por la Comisión,
en nombre de la Presidenta,
Philip KERMODE
Director General en funciones
Dirección General de Fiscalidad y Unión Aduanera*

ANEXO

Designación de las mercancías	Clasificación (código NC)	Motivos
(1)	(2)	(3)
<p>El producto se compone de los ingredientes siguientes (% en peso):</p> <p>hidrocarburos (principalmente parafínicos y nafténicos) 94,4</p> <p>acetato de n-butilo 5,6</p> <p>El producto se presenta para su uso como disolvente orgánico compuesto para disolver pinturas, barnices y mástiques.</p> <p>El producto se presenta en barriles de 210 litros, en recipientes de 1 000 litros o a granel.</p>	3814 00 90	<p>La clasificación está determinada por las reglas generales 1 y 6 para la interpretación de la nomenclatura combinada y por el texto de los códigos NC 3814 00 y 3814 00 90.</p> <p>Se excluye la clasificación en la partida 2710 como disolventes y diluyentes orgánicos compuestos [véanse también las notas explicativas de la nomenclatura combinada de las subpartidas 2710 12 11 a 2710 19 99, punto II.3, letra h)].</p> <p>La partida 3814 incluye los disolventes y diluyentes orgánicos compuestos que contengan más del 70 % en peso de aceite de petróleo (véase también la nota explicativa del sistema armonizado de la partida 3814, párrafo primero).</p> <p>El texto de la partida 3814 es más concreto que el de la partida 2710, ya que comprende no solo la composición, sino también la utilización del producto (véase también el criterio de clasificación del sistema armonizado 3814.00/3).</p> <p>Por lo tanto, el producto debe clasificarse en el código NC 3814 00 90 como los demás disolventes orgánicos.</p>

DECISIONES

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2020/726 DE LA COMISIÓN

de 27 de mayo de 2020

por la que se rechaza una solicitud de protección de un nombre como indicación geográfica protegida de conformidad con el artículo 97, apartado 4, del Reglamento (UE) n.º 1308/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo [Commune de Champagne (IGP)]

[notificada con el número C(2020) 3323]

(El texto en lengua francesa es el único auténtico)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n.º 1308/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de diciembre de 2013, por el que se crea la organización común de mercados de los productos agrarios y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 922/72, (CEE) n.º 234/79, (CE) n.º 1037/2001 y (CE) n.º 1234/2007 del Consejo ⁽¹⁾, y en particular su artículo 97, apartado 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el artículo 97 del Reglamento (UE) n.º 1308/2013, la Comisión ha examinado la solicitud de protección del nombre «Commune de Champagne» como indicación geográfica protegida, enviada por la Communauté de la vigne et du vin de la Commune de Champagne, Cantón de Vaud, Suiza (CVVCCVDCH) y sus miembros («el solicitante») el 3 de noviembre de 2015.
- (2) En respuesta a las solicitudes de aclaraciones de la Comisión, en particular sobre la protección del nombre «Commune de Champagne», la CVVCCVDCH remitió una nueva versión del pliego de condiciones, junto con un resumen e informaciones complementarias, el 1 de diciembre de 2016 y el 7 de abril de 2017.
- (3) La Comisión ha constatado que el nombre «Commune de Champagne» no figura entre las denominaciones registradas en el repertorio suizo de denominaciones de origen controladas que lleva la Oficina Federal de Agricultura, de conformidad con el artículo 25 de la Ordenanza sobre la viticultura y la importación de vino, 916.140, de 14 de noviembre de 2007.
- (4) Además, tras examinar la documentación presentada por la CVVCCVDCH, la Comisión considera que el nombre «Commune de Champagne» no puede protegerse válidamente en Suiza. Por una parte, el Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el comercio de productos agrícolas ⁽²⁾, y en particular el artículo 8 de su anexo 7, impone a la Confederación Suiza la obligación de proteger y reservar en territorio suizo el nombre «Champagne», siempre que se trate de vino originario de la Unión Europea. Por otra parte, en lo que atañe al artículo 32 del Reglamento relativo a los vinos de Vaud, de 27 de mayo de 2009 (Cantón de Vaud, Confederación Suiza), la Comisión constata que se refiere al derecho de hacer figurar una mención relativa al municipio en los vinos con denominación de origen controlada y en determinadas condiciones. Este artículo establece las normas de etiquetado de los vinos con denominación de origen controlada, en este caso «Bonvillars», en lo que atañe a la autorización de añadir la mención del municipio de procedencia de las uvas. El artículo no confiere en sí mismo al nombre «Commune de Champagne» una protección como indicación geográfica.
- (5) La Comisión establece, pues, que el solicitante no ha aportado la prueba de que el nombre en cuestión está válidamente protegido en su país de origen. Por lo tanto, no se cumple la condición establecida en el artículo 94, apartado 3, del Reglamento (UE) n.º 1308/2013.
- (6) De lo anterior se desprende que no se cumplen las condiciones establecidas en el título II, capítulo I, sección 2, subsección 2, «Denominaciones de origen e indicaciones geográficas» del Reglamento (UE) n.º 1308/2013.

⁽¹⁾ DO L 347 de 20.12.2013, p. 671.

⁽²⁾ DO L 114 de 30.4.2002, p. 132.

- (7) Procede, por tanto, rechazar la solicitud de protección del nombre «Commune de Champagne» como indicación geográfica protegida, en aplicación del artículo 97, apartado 4, del Reglamento (UE) n.º 1308/2013.
- (8) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité de la Organización Común de Mercados Agrícolas.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Se rechaza la solicitud de registro de la denominación «Commune de Champagne».

Artículo 2

La destinataria de la presente Decisión será la Communauté de la vigne et du vin de la Commune de Champagne, Cantón de Vaud, Suiza, (CVVCCVDCH).

Hecho en Bruselas, el 27 de mayo de 2020.

Por la Comisión
Janusz WOJCIECHOWSKI
Miembro de la Comisión

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2020/727 DE LA COMISIÓN**de 29 de mayo de 2020****por la que se da por concluido el procedimiento antidumping relativo a las importaciones de productos de fibra de vidrio de filamento continuo originarios de Baréin y de Egipto**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2016/1036 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2016, relativo a la defensa contra las importaciones que sean objeto de dumping por parte de países no miembros de la Unión Europea ⁽¹⁾ («Reglamento de base»), y en particular su artículo 5,

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO**1.1. Inicio**

- (1) El 3 de mayo de 2019, la Comisión Europea inició una investigación antidumping relativa a las importaciones en la Unión Europea de productos de fibra de vidrio de filamento continuo («refuerzos por fibra de vidrio») originarios de Baréin y de Egipto («países afectados»), con arreglo al artículo 5 del Reglamento de base. Asimismo, publicó un anuncio de inicio en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ⁽²⁾ («anuncio de inicio»).
- (2) La Comisión inició la investigación a raíz de una denuncia presentada el 21 de marzo de 2019 por la Asociación de Productores de Fibra de Vidrio Europeos («APFE» o «denunciante») en nombre de productores que representan más del 25 % de la producción total de la Unión. Apoyaron la denuncia productores que representan el 71 % de la producción total de la Unión de productos de fibra de vidrio de filamento continuo.

1.2. Período de investigación y período considerado

- (3) La investigación del dumping y el perjuicio abarcó el período comprendido entre el 1 de abril de 2018 y el 31 de marzo de 2019 («período de investigación» o «el PI»). El análisis de las tendencias pertinentes para evaluar el perjuicio abarcó el período comprendido entre el 1 de enero de 2016 y el final del período de investigación («período considerado»).

1.3. Partes interesadas

- (4) En el anuncio de inicio se invitó a las partes interesadas a ponerse en contacto con la Comisión para participar en la investigación. Además, la Comisión informó específicamente del inicio de la investigación, e invitó a participar en ella, al denunciante, a otros productores conocidos de la Unión, a los productores exportadores conocidos, a los importadores, proveedores y usuarios conocidos, a los operadores comerciales y a las asociaciones notoriamente afectadas.

⁽¹⁾ DO L 176 de 30.6.2016, p. 21.

⁽²⁾ DO C 151 de 3.5.2019, p. 4.

- (5) Se dio a las partes interesadas la oportunidad de formular observaciones sobre el inicio de la investigación y de solicitar una audiencia con la Comisión o con el Consejero Auditor en litigios comerciales.

1.4. Muestreo

- (6) En su anuncio de inicio, la Comisión indicó que podría realizar un muestreo de las partes interesadas con arreglo al artículo 17 del Reglamento de base.

1.4.1. Muestreo de los productores de la Unión

- (7) En su anuncio de inicio, la Comisión indicó que había seleccionado provisionalmente una muestra de productores de la Unión. La Comisión seleccionó la muestra sobre la base de la mayor cantidad representativa de producción que pudiera investigarse razonablemente en el plazo disponible.
- (8) No se recibieron observaciones sobre la selección de la muestra.

1.4.2. Muestreo de los importadores no vinculados

- (9) Para decidir si era necesario el muestreo y, en ese caso, seleccionar una muestra, la Comisión pidió a los importadores no vinculados que facilitaran la información especificada en el anuncio de inicio.
- (10) Dado que solamente dos importadores no vinculados facilitaron formularios de muestreo cumplimentados, no se aplicó el muestreo.

1.4.3. Muestreo de los productores exportadores de Baréin y de Egipto

- (11) La Comisión no recurrió al muestreo de los productores exportadores de Baréin y de Egipto, ya que solo hay un productor exportador en cada país.

1.4.4. Respuestas al cuestionario e inspecciones *in situ*

- (12) La Comisión envió cuestionarios a los dos productores exportadores, a los tres productores de la Unión incluidos en la muestra y a los dos importadores no vinculados. Se entregó un cuestionario a los usuarios para que lo rellenaran, si así lo deseaban, en lugar de presentar observaciones.
- (13) La Comisión recibió respuestas al cuestionario de ambos productores exportadores, de todos los productores de la Unión incluidos en la muestra y de los dos importadores no vinculados. Asimismo, recibió las respuestas de dos usuarios.
- (14) La Comisión recabó y contrastó toda la información que consideró necesaria para determinar el dumping, el perjuicio resultante y el interés de la Unión.
- (15) Se realizó una inspección *in situ* en las instalaciones de los abogados de los denunciantes, con arreglo al artículo 16 del Reglamento de base, que tenía por objeto analizar la metodología y la exactitud de los datos recabados por los denunciantes en relación con los indicadores macroeconómicos.
- (16) Se realizaron inspecciones *in situ*, de conformidad con el artículo 16 del Reglamento de base, en las instalaciones de las empresas siguientes:

Productores de la Unión y empresas vinculadas:

- 3B Fibreglass, Battice (Bélgica),
- Johns Manville Slovakia a.s., Trnava (Eslovaquia),
- European Owens Corning Fibreglass SPRL, Watermael-Boitsfort (Bélgica).

Importadores no vinculados de la Unión:

- Euroresins UK Limited, Ellesmere Port (Reino Unido),
- Helm AG, Hamburgo (Alemania).

Usuarios no vinculados de la Unión:

- Polykemi, Ystad (Suecia),
- empresa A ^(?).

Productor exportador de Egipto y empresas vinculadas:

- Jushi Group:
- Jushi Egypt for Fiberglass Industry S.A.E. (Egipto),
- Jushi France SAS (Francia),
- Jushi Italia srl (Italia),
- Jushi Spain SA (España).

Productor exportador de Baréin y empresas vinculadas:

- CPIC Group:
 - CPIC Abahsain Fiberglass W.L.L. (Baréin),
 - CPIC Europe B.V. (Países Bajos).

2. PRODUCTO AFECTADO Y PRODUCTO SIMILAR

2.1. Producto investigado

- (17) El producto objeto de la presente investigación son los hilados cortados de fibra de vidrio, de longitud inferior o igual a 50 milímetros («hilados cortados»); los *rovings* de fibra de vidrio, a excepción de los que hayan sido impregnados y recubiertos y tengan una pérdida por combustión superior al 3 % (tal como determina la norma ISO 1887) («*rovings*»); y los *mats* fabricados con filamentos de fibra de vidrio, con excepción de los *mats* de lana de vidrio («*mats*») («producto investigado»). El producto investigado se denomina «refuerzos de fibra de vidrio».
- (18) El producto afectado es el producto investigado originario de Baréin y de Egipto.
- (19) El producto afectado está clasificado actualmente en los códigos NC 7019 11 00, ex 7019 12 00, 7019 31 00 (códigos TARIC 7019 12 00 22, 7019 12 00 25, 7019 12 00 26 y 7019 12 00 39).

2.2. Producto similar

- (20) La investigación puso de manifiesto que los productos siguientes presentaban las mismas características físicas, químicas y técnicas básicas y se destinaban a los mismos usos básicos:
- a) el producto afectado;
 - b) el producto fabricado y vendido en el mercado interno de Baréin y de Egipto;
 - c) el producto fabricado y vendido en la Unión por la industria de la Unión.
- (21) La Comisión decidió que, a efectos de la presente investigación, dichos productos eran, por tanto, productos similares a tenor del artículo 2, letra c), del Reglamento de base.

3. PROCEDIMIENTO

- (22) Por carta de 19 de marzo de 2020 dirigida a la Comisión, el denunciante retiró su denuncia.
- (23) De conformidad con el artículo 9, apartado 1, del Reglamento de base, cuando el denunciante retira su denuncia, el procedimiento puede darse por concluido, salvo que tal conclusión no convenga a los intereses de la Unión.
- (24) La Comisión ha considerado que el procedimiento antidumping debe darse por concluido, habida cuenta de que la investigación no ha revelado ninguna consideración que demuestre que su conclusión no conviene a los intereses de la Unión.

^(?) La empresa A pidió mantener el anonimato por considerar que podría verse expuesta a un riesgo significativo de represalias comerciales en caso de que algunos productores percibieran que actuaba de una manera contraria a sus intereses.

- (25) Se ha informado al respecto a las partes interesadas y se les ha dado la oportunidad de formular observaciones. La Comisión no ha recibido observaciones de las que se deduzca que la conclusión no convendría a los intereses de la Unión.
- (26) Por lo tanto, la Comisión considera que el procedimiento antidumping relativo a las importaciones en la Unión de refuerzos por fibra de vidrio originarios de Baréin y de Egipto debe darse por concluido.
- (27) La presente Decisión se ajusta al dictamen del Comité creado en virtud del artículo 15, apartado 1, del Reglamento de base.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Se da por concluido el procedimiento antidumping relativo a las importaciones en la Unión de hilados cortados de fibra de vidrio, de longitud inferior o igual a 50 milímetros («hilados cortados»), los *rovings* de fibra de vidrio, a excepción de los que hayan sido impregnados y recubiertos y tengan una pérdida por combustión superior al 3 % (tal como determina la norma ISO 1887) («*rovings*»); y de *mats* fabricados con filamentos de fibra de vidrio, con excepción de los *mats* de lana de vidrio («*mats*»), originarios de Baréin y de Egipto, clasificados actualmente en los códigos NC 7019 11 00, ex 7019 12 00, 7019 31 00 (códigos TARIC 7019 12 00 22, 7019 12 00 25, 7019 12 00 26 y 7019 12 00 39).

Artículo 2

La presente Decisión entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 29 de mayo de 2020.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2020/728 DE LA COMISIÓN**de 29 de mayo de 2020****relativa a la aprobación de la función de generador eficiente utilizada en motogeneradores de 12 voltios destinados a determinados turismos y vehículos comerciales ligeros como tecnología innovadora de conformidad con el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 ⁽¹⁾, y en particular su artículo 11, apartado 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 20 de septiembre de 2019, los fabricantes 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 y el proveedor Valeo Electrification Systems presentaron, tal como prevé el artículo 12 bis del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 725/2011 de la Comisión ⁽²⁾, una demanda conjunta de modificación de la Decisión de Ejecución (UE) 2017/785 de la Comisión ⁽³⁾ con objeto de extender la aprobación de la tecnología innovadora para su uso en determinados vehículos eléctricos híbridos sin carga exterior (VEH-SCE) de la categoría M₁ y turismos que pueden funcionar con ciertos combustibles alternativos.
- (2) El 1 de octubre de 2019, los fabricantes 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 y el proveedor Valeo Electrification Systems presentaron, tal como prevé el artículo 11 del Reglamento (UE) 2019/631, una solicitud conjunta para la aprobación, como tecnología innovadora, de la función de generador eficiente utilizada en motogeneradores de 12 voltios destinados a determinados vehículos comerciales ligeros, incluidos algunos VEH-SCE, y a vehículos comerciales ligeros que pueden funcionar con ciertos combustibles alternativos.
- (3) Un motogenerador de 12 voltios puede funcionar bien como un motor eléctrico que convierte la energía eléctrica en energía mecánica, o bien como un generador que convierte la energía mecánica en energía eléctrica, es decir, de forma similar a un alternador. La tecnología objeto de la demanda de modificación y de la solicitud se define como una función de generador eficiente del motogenerador de 12 voltios.
- (4) Teniendo en cuenta que la demanda de modificación y la solicitud de aprobación se refieren a la misma tecnología innovadora y que se aplican las mismas condiciones para su uso en las categorías de vehículos consideradas, procede abordar tanto la demanda de modificación como la solicitud de aprobación en una sola decisión.
- (5) La demanda de modificación y la solicitud de aprobación se han evaluado de conformidad con el artículo 11 del Reglamento (UE) 2019/631, el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 725/2011 y el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 427/2014 de la Comisión ⁽⁴⁾ y las orientaciones técnicas para la preparación de las solicitudes de aprobación de

⁽¹⁾ DO L 111 de 25.4.2019, p. 13.

⁽²⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 725/2011 de la Comisión, de 25 de julio de 2011, por el que se establece un procedimiento de aprobación y certificación de tecnologías innovadoras para reducir las emisiones de CO₂ de los turismos, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 194 de 26.7.2011, p. 19).

⁽³⁾ Decisión de Ejecución (UE) 2017/785 de la Comisión, de 5 de mayo de 2017, relativa a la aprobación de motogeneradores eficientes de 12 V utilizados en turismos dotados de motores de combustión clásicos como tecnología innovadora para la reducción de las emisiones de CO₂ de los turismos, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 118 de 6.5.2017, p. 20).

⁽⁴⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 427/2014 de la Comisión, de 25 de abril de 2014, por el que se establece un procedimiento de aprobación y certificación de tecnologías innovadoras para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 125 de 26.4.2014, p. 57).

tecnologías innovadoras con arreglo al Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾ (versión de julio de 2018) ⁽⁶⁾. Tanto la demanda como la solicitud cumplían los requisitos formales; de conformidad con el artículo 11, apartado 3, del Reglamento (UE) 2019/631, iban acompañadas, en particular, de un informe de verificación realizado por un organismo independiente y autorizado.

- (6) La función de generador eficiente de un motogenerador de 12 voltios ya fue aprobada para su uso en turismos con motores de combustión clásicos mediante la Decisión de Ejecución (UE) 2017/785 como tecnología innovadora capaz de reducir las emisiones de CO₂ de un modo que solo está parcialmente cubierto por las mediciones realizadas como parte del ensayo de emisiones en el marco del Nuevo Ciclo de Conducción Europeo, establecido en el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión ⁽⁷⁾. La evaluación ha puesto de manifiesto que la ecoinnovación aprobada puede reducir las emisiones de CO₂ en las mismas condiciones también en el caso de otras categorías de vehículos.
- (7) Más concretamente, los solicitantes han demostrado que la función de generador eficiente de un motogenerador de 12 voltios puede reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros con motores de combustión clásicos de la misma manera que en el caso de los turismos con el mismo tipo de grupo motopropulsor.
- (8) Por lo que se refiere a los VEH-SCE de las categorías M₁ y N₁, en relación con los cuales pueden utilizarse los valores medidos sobre el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ sin corregir, de acuerdo con el punto 5.3.2 del anexo 8 del Reglamento n.º 101 de la CEPE/ONU ⁽⁸⁾, procede considerarlos, a los fines de la presente Decisión, equivalentes a los vehículos M₁ y N₁ con motores de combustión clásicos.
- (9) Los solicitantes han demostrado que la metodología de ensayo establecida en la Decisión de Ejecución (UE) 2017/785 para comprobar la reducción de emisiones de CO₂ derivada de la utilización de la función de generador eficiente en motogeneradores de 12 voltios de turismos con motores de combustión clásicos es adecuada para determinar esa reducción derivada de la utilización de esa tecnología en vehículos comerciales ligeros, así como en algunos VEH-SCE de las categorías M₁ y N₁.
- (10) Los solicitantes piden que, debido a la proporción cada vez mayor de turismos y vehículos comerciales ligeros que pueden funcionar con gas licuado de petróleo (GLP), gas natural comprimido (GNC) o E85, el ámbito de aplicación de la presente Decisión incluya también a esos vehículos y que, por consiguiente, se adapten en consecuencia algunos factores de la metodología de ensayo.
- (11) Teniendo en cuenta la limitada disponibilidad de E85 en el mercado de la Unión en su conjunto, no procede, sin embargo, distinguir este combustible de la gasolina a efectos de la metodología de ensayo.
- (12) Por lo que se refiere a la inclusión en la metodología de ensayo de un procedimiento de rodaje para el motogenerador, la solicitud no establece con la suficiente precisión cómo deben realizarse dichos rodajes ni cómo deben tenerse en cuenta sus efectos. Por otra parte, la metodología de ensayo establecida en la Decisión de Ejecución (UE) 2017/785 ya prevé que esos efectos puedan tenerse en cuenta, cuando sea necesario, mediante el requisito de que la eficiencia de la función de generador del motogenerador se mida al menos cinco veces. Habida cuenta de que la eficiencia de la función de generador del motogenerador se determina sobre la base de la media de los resultados de medición, cualquier efecto del rodaje, positivo o negativo, puede, por tanto, tenerse oportunamente en cuenta en la determinación de la eficiencia final aumentando, cuando sea necesario, el número de mediciones. En este contexto, no resulta adecuado complementar la metodología de ensayo con un procedimiento adicional específico de rodaje como el propuesto en las solicitudes.
- (13) Teniendo en cuenta estas consideraciones, la metodología de ensayo prevista en la Decisión de Ejecución (UE) 2017/785, con la inclusión de algunos factores específicos relativos al combustible, debe considerarse adecuada para determinar la reducción de las emisiones de CO₂ derivada de la tecnología innovadora instalada en vehículos de categoría N₁ con motores de combustión interna, en vehículos VEH-SCE y en vehículos de las categorías M₁ y N₁, así como en vehículos M₁ y N₁ que pueden funcionar con ciertos combustibles alternativos.

⁽⁵⁾ Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros (DO L 140 de 5.6.2009, p. 1).

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

⁽⁷⁾ Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 199 de 28.7.2008, p. 1).

⁽⁸⁾ Reglamento n.º 101 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) — Disposiciones uniformes relativas a la homologación, por una parte, de vehículos de pasajeros impulsados únicamente por un motor de combustión interna o por una cadena de tracción eléctrica híbrida, respecto a la medición de la emisión de dióxido de carbono y el consumo de carburante o bien del consumo de energía eléctrica y la autonomía eléctrica y, por otra, de vehículos de las categorías M₁ y N₁ impulsados únicamente por una cadena de tracción eléctrica, respecto a la medición del consumo de energía eléctrica y la autonomía eléctrica (DO L 138 de 26.5.2012, p. 1).

- (14) Los fabricantes deben tener la posibilidad de solicitar a una autoridad de homologación de tipo la certificación de la reducción de las emisiones de CO₂ derivada de la utilización de la tecnología innovadora cuando se cumplan las condiciones establecidas en la presente Decisión. A tal fin, los fabricantes deben asegurarse de que la solicitud de certificación vaya acompañada de un informe de verificación de un organismo independiente y autorizado que confirme que la tecnología innovadora utilizada cumple las condiciones establecidas en la presente Decisión y que la reducción se ha determinado de conformidad con la metodología de ensayo en ella establecida.
- (15) Con el fin de facilitar una instalación más generalizada de la tecnología innovadora en vehículos nuevos, los fabricantes deben también tener la posibilidad de presentar una solicitud única para la certificación de la reducción de las emisiones de CO₂ derivada de las funciones de generador eficiente utilizadas en varios motogeneradores de 12 voltios. No obstante, conviene asegurar que, cuando se recurra a esa posibilidad, se aplique un mecanismo que solo incentive la instalación generalizada de los motogeneradores que ofrezcan la mayor eficiencia.
- (16) Corresponde a la autoridad de homologación de tipo verificar exhaustivamente que se cumplen las condiciones para la certificación de la reducción de las emisiones de CO₂ derivada del uso de una tecnología innovadora tal y como se especifican en la presente Decisión. Cuando se expida dicha certificación, la autoridad responsable de la homologación de tipo debe garantizar que todos los elementos tenidos en cuenta en la certificación queden consignados en un informe de ensayo y se conserven junto con el informe de verificación y que esa información se ponga a disposición de la Comisión cuando esta la solicite.
- (17) A fin de determinar el código general de las ecoinnovaciones que debe emplearse en los correspondientes documentos de homologación de tipo de conformidad con los anexos I, VIII y IX de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁹⁾, es preciso atribuir un código individual a la tecnología innovadora.
- (18) A partir de 2021, el cumplimiento por parte de los fabricantes de sus objetivos de emisiones específicas de CO₂ se establecerá sobre la base de las emisiones de CO₂ determinadas con arreglo al procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial (WLTP) descrito en el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión ⁽¹⁰⁾. Las reducciones de las emisiones de CO₂ derivadas de la tecnología innovadora certificada mediante referencia a la presente Decisión pueden, por tanto, tenerse en cuenta para el cálculo de las emisiones medias específicas de CO₂ de los fabricantes solo en relación con el año natural 2020.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Tecnología innovadora

Queda aprobada como tecnología innovadora a tenor del artículo 11 del Reglamento (UE) 2019/631 la función de generador eficiente utilizada en un motogenerador de 12 voltios, según se contempla en la Decisión de Ejecución (UE) 2017/785, teniendo en cuenta que solo está parcialmente cubierta por el procedimiento de ensayo normalizado establecido en el Reglamento (CE) n.º 692/2008, y siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

- a) que la tecnología innovadora esté instalada en vehículos comerciales ligeros (N₁) con motores de combustión interna que funcionen con gasolina, diésel, gas licuado de petróleo (GLP), gas natural comprimido (GNC) o E85, o en vehículos eléctricos híbridos sin carga exterior (VEH-SCE) de la categoría M₁ o N₁ que cumplan lo dispuesto en el punto 3 del punto 5.3.2 del anexo 8 del Reglamento n.º 101 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas;
- b) que la eficiencia de la función de generador, determinada de acuerdo con la metodología establecida en el anexo, sea, como mínimo:
- el 73,8 %, en el caso de los vehículos de gasolina o vehículos E85 que no sean vehículos con turbocompresor,
 - el 73,4 %, en el caso de los vehículos de gasolina o vehículos E85 con turbocompresor,
 - el 74,2 %, en el caso de los vehículos diésel,

⁽⁹⁾ Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

⁽¹⁰⁾ Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión (DO L 175 de 7.7.2017, p. 1).

- iv) el 74,6 %, en el caso de los vehículos GLP que no sean vehículos con turbocompresor,
- v) el 74,1 %, en el caso de los vehículos GLP con turbocompresor,
- vi) el 76,3 %, en el caso de los vehículos GNC que no sean vehículos con turbocompresor,
- vii) el 75,7 %, en el caso de los vehículos GNC con turbocompresor.

Artículo 2

Tecnología de referencia

La tecnología de referencia será un alternador con una masa máxima de 7 kg y una eficiencia del 67 %.

Artículo 3

Solicitud de certificación de la reducción de las emisiones de CO₂

1. Un fabricante podrá solicitar a una autoridad de homologación de tipo la certificación de la reducción de las emisiones de CO₂ derivada del uso de la tecnología aprobada de conformidad con el artículo 1 («tecnología innovadora») en uno o varios motogeneradores de 12 voltios mediante referencia a la presente Decisión.
2. El fabricante se asegurará de que la solicitud de certificación vaya acompañada de un informe de verificación de un organismo independiente y autorizado que confirme que se han cumplido las condiciones establecidas en el artículo 1.
3. Cuando se haya certificado la reducción de conformidad con el artículo 3, el fabricante se asegurará de que la reducción certificada de las emisiones de CO₂ y el código de ecoinnovación a que se refiere el artículo 5, apartado 1, queden consignados en el certificado de conformidad de los vehículos considerados.

Artículo 4

Certificación de la reducción de las emisiones de CO₂

1. La autoridad de homologación de tipo se asegurará de que la reducción de las emisiones de CO₂ lograda con el uso de la tecnología innovadora haya sido determinada utilizando la metodología recogida en el anexo.
2. Cuando un fabricante solicite la certificación de la reducción de las emisiones de CO₂ derivada del uso de la tecnología innovadora en más de un motogenerador de 12 voltios en relación con una versión del vehículo, la autoridad de homologación de tipo determinará cuál de los motogeneradores de 12 voltios sometidos a ensayo ofrece la reducción de CO₂ más baja. Ese valor se utilizará para el fin establecido en el apartado 4.
3. Cuando la tecnología innovadora esté instalada en un vehículo bicomcombustible o flexifuel, la autoridad de homologación registrará la reducción de las emisiones de CO₂ como sigue:
 - a) en el caso de los vehículos bicomcombustible que utilicen gasolina y combustibles gaseosos, el valor correspondiente a la reducción de las emisiones de CO₂ con respecto a los combustibles GLP o GNC;
 - b) en el caso de los vehículos flexifuel que utilicen gasolina y E85, el valor correspondiente a la reducción de las emisiones de CO₂ con respecto a la gasolina.
4. La autoridad de homologación de tipo consignará la reducción certificada de las emisiones de CO₂ determinada de acuerdo con los apartados 1 y 2 y el código de ecoinnovación a que se refiere el artículo 5, apartado 1, en la correspondiente documentación de homologación de tipo.
5. La autoridad de homologación de tipo registrará todos los elementos considerados para la certificación en un informe de ensayo y los conservará junto con el informe de verificación mencionado en el artículo 3, apartado 2, y pondrá dicha información a disposición de la Comisión cuando esta la solicite.
6. La autoridad de homologación de tipo únicamente certificará la reducción de las emisiones de CO₂ si concluye que la tecnología innovadora cumple las condiciones establecidas en el artículo 1 y si la reducción de las emisiones de CO₂ lograda es igual o superior a 1 g de CO₂/km, como se especifica en el artículo 9, apartado 1, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 725/2011 en el caso de los turismos, o en el artículo 9, apartado 1, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 427/2014 en el caso de los vehículos comerciales ligeros.

*Artículo 5***Código de ecoinnovación**

1. Se asigna el código de ecoinnovación n.º 30 a la tecnología innovadora aprobada por la presente Decisión.
2. La reducción certificada de las emisiones de CO₂ registrada mediante referencia a ese código de ecoinnovación únicamente podrá tenerse en cuenta en el cálculo de las emisiones medias específicas de los fabricantes en el año natural 2020.

*Artículo 6***Entrada en vigor**

La presente Decisión entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 29 de mayo de 2020.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

METODOLOGÍA PARA DETERMINAR LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO₂ DE LA FUNCIÓN DE GENERADOR EFICIENTE DE MOTOGENERADORES DE 12 VOLTIOS UTILIZADOS EN DETERMINADOS TURISMOS Y VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS

1. INTRODUCCIÓN

Para determinar la reducción de las emisiones de CO₂ que puede atribuirse a la función de generador eficiente de un motogenerador de 12 voltios (en lo sucesivo, la «tecnología innovadora») destinados a determinados turismos (M₁) y vehículos comerciales ligeros (N₁) que cumplan las condiciones previstas en el artículo 1, es necesario establecer lo siguiente:

- 1) las condiciones de ensayo;
- 2) el equipo de ensayo;
- 3) la determinación de la potencia de pico de salida;
- 4) el cálculo de la reducción de las emisiones de CO₂;
- 5) el cálculo del margen estadístico de la reducción de las emisiones de CO₂.

2. SÍMBOLOS, PARÁMETROS Y UNIDADES

Símbolos

C_{CO_2}	—	Reducción de las emisiones de CO ₂ [g CO ₂ /km]
CO ₂	—	Dióxido de carbono
CF	—	Factor de conversión, como se define en el cuadro 3
h	—	Frecuencia, como se define en el cuadro 1
I	—	Intensidad de corriente con la que debe realizarse la medición [A]
m	—	Número de mediciones de la muestra
M	—	Par [Nm]
n	—	Frecuencia de rotación [min ⁻¹], como se define en el cuadro 1
P	—	Potencia [W]
$S_{\eta_{MG}}$	—	Desviación estándar de la eficiencia de la función de generador del motogenerador de 12 V (en lo sucesivo, «eficiencia del motogenerador») [%]
$S_{\overline{\eta_{MG}}}$	—	Desviación estándar de la eficiencia media del motogenerador [%]
$S_{C_{CO_2}}$	—	Desviación estándar de la reducción total de las emisiones de CO ₂ [g CO ₂ /km]
U	—	Tensión de ensayo con la que debe realizarse la medición [V]
v	—	Velocidad media de conducción del Nuevo Ciclo de Conducción Europeo (NEDC) [km/h]
V _{Pe}	—	Consumo de potencia efectiva, como se define en el cuadro 2
$\frac{\partial C_{CO_2}}{\partial \eta_{MG}}$	—	Sensibilidad de la reducción calculada de las emisiones de CO ₂ en relación con la eficiencia del motogenerador
Δ	—	Diferencia
η_B	—	Eficiencia del alternador de referencia [%]
η_{MG}	—	Eficiencia del motogenerador [%]
$\overline{\eta_{MG}_i}$	—	Media de la eficiencia del motogenerador en el punto de funcionamiento i [%]

Subíndices

El índice (i) se refiere al punto de funcionamiento

El índice (j) se refiere a la medición de la muestra

MG	—	Motogenerador
m	—	Mecánica
RW	—	Condiciones reales
TA	—	Condiciones de homologación de tipo
B	—	Base de referencia

3. DETERMINACIÓN DE LA EFICIENCIA

La eficiencia del motogenerador se determinará de acuerdo con la norma ISO 8854:2012, a excepción de los elementos especificados en el presente punto.

Se demostrará a la autoridad de homologación de tipo que los intervalos de velocidad del motogenerador de 12 voltios son coherentes con los establecidos en el cuadro 1. Las mediciones se realizarán en diferentes puntos de funcionamiento, según se establece en el cuadro 1. La intensidad de corriente del motogenerador se define como la mitad de la intensidad de corriente nominal de todos los puntos de funcionamiento. En cada una de las velocidades, la tensión y la intensidad de corriente de salida del motogenerador se mantendrán constantes a 14,3 voltios.

Cuadro 1

Punto de funcionamiento i	Duración [s]	Frecuencia de rotación n_i [min^{-1}]	Frecuencia 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

La eficiencia en cada punto de funcionamiento se calculará de acuerdo con la fórmula 1 siguiente:

Fórmula 1

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

Todas las mediciones de la eficiencia se efectuarán consecutivamente al menos cinco (5) veces. Se calculará la media de las mediciones en cada punto de funcionamiento ($\overline{\eta_{MG_i}}$).

La eficiencia del motogenerador (η_{MG}) se calculará de acuerdo con la fórmula 2 siguiente:

Fórmula 2

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

El motogenerador permite un ahorro de potencia mecánica en condiciones reales (ΔP_{mRW}) y en condiciones de homologación de tipo (ΔP_{mTA}). La diferencia entre estos dos valores (ΔP_m) se calcula según la fórmula 3.

Fórmula 3

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

Donde ΔP_{mRW} se calculará según la fórmula 4, y ΔP_{mTA} según la fórmula 5.

Fórmula 4

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

Fórmula 5

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

Donde:

P_{RW} : Potencia requerida en condiciones reales [W], es decir, 750 W

P_{TA} : Potencia requerida en condiciones de homologación de tipo [W], es decir, 350 W

η_B : Eficiencia del alternador de referencia [%], es decir, 67 %

4. CÁLCULO DE LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO₂

La reducción de las emisiones de CO₂ de la función de generador de un motogenerador de 12 voltios se calculará con arreglo a la fórmula 6:

Fórmula 6

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

Donde:

v : Velocidad media de conducción del NEDC (km/h), es decir, 33,58 km/h

V_{Pe} : Consumo de potencia efectiva especificado en el cuadro 2

CF : Factor de conversión, como se define en el cuadro 3

Cuadro 2

Consumo de potencia efectiva

Tipo de motor	Consumo de potencia efectiva (V_{Pe}) [l/kWh]
Gasolina/E85	0,264
Gasolina/E85 Turbo	0,280
Diésel	0,220
GLP	0,342
GLP Turbo	0,363
	Consumo de potencia efectiva (V_{Pe}) [m ³ /kWh]
GNC (G20)	0,259
GNC (G20) Turbo	0,275

Cuadro 3

Factor de conversión del combustible

Tipo de combustible	Factor de conversión (CF) [g CO ₂ /l]
Gasolina/E85	2 330
Diésel	2 640
GLP	1 629
	Factor de conversión (CF) [g CO ₂ /m ³]
GNC (G20)	1 795

5. CÁLCULO DEL ERROR ESTADÍSTICO

Se cuantificarán los errores estadísticos de los resultados de la metodología de ensayo ocasionados por las mediciones. Respecto a cada punto de funcionamiento, se calculará la desviación estándar de conformidad con la fórmula 7:

Fórmula 7

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

La desviación estándar del valor de la eficiencia del motogenerador de 12 voltios ($s_{\eta_{MG}}$) se calculará de acuerdo con la fórmula 8:

Fórmula 8

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

La desviación estándar de la eficiencia del motogenerador ($s_{\eta_{MG}}$) provoca un error en la reducción de las emisiones de CO₂ ($s_{C_{CO_2}}$). Ese error se calcula de conformidad con la fórmula 9:

Fórmula 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. SIGNIFICACIÓN ESTADÍSTICA

Deberá demostrarse que, en cada tipo, variante y versión de un vehículo equipado con la tecnología innovadora, el error en la reducción de las emisiones de CO₂ calculado de conformidad con la fórmula 9 no es superior a la diferencia entre la reducción total de las emisiones de CO₂ y el umbral de reducción mínima indicado en el artículo 9, apartado 1, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 725/2011 y del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 427/2014 (véase la fórmula 10).

Fórmula 10

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

Donde:

- MT: Umbral mínimo [g CO₂/km]
 C_{CO₂}: Reducción total de las emisiones de CO₂ [g CO₂/km]
 S_{C_{CO₂}}: Desviación estándar de la reducción total de las emisiones de CO₂ [g CO₂/km]
 ΔCO_{2m}: Coeficiente de corrección del CO₂ debido a la diferencia de masa positiva (Δm) entre el motogenerador y el alternador de referencia, calculado de conformidad con el cuadro 4

Cuadro 4

Coeficiente de corrección del CO₂ debido a la masa adicional

Tipo de combustible	Coeficiente de corrección del CO ₂ (ΔCO _{2m})
Gasolina/E85	0,0277 · Δm
Diésel	0,0383 · Δm
GLP	0,0251 · Δm
GNC	0,0209 · Δm

En este cuadro, Δm es la masa adicional debido a la instalación del motogenerador eficiente de 12 voltios. La masa adicional es la diferencia positiva entre la masa del motogenerador eficiente de 12 voltios y la masa del alternador de referencia. La masa del alternador de referencia es de 7 kg. La masa adicional se verificará y confirmará en el informe de verificación que debe presentarse a la autoridad de homologación de tipo junto con la solicitud de certificación.

7. EL MOTOGENERADOR DE 12 VOLTIOS CON UNA FUNCIÓN DE GENERADOR EFICIENTE DESTINADO A SER INSTALADO EN TURISMOS Y VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS

La autoridad de homologación de tipo debe certificar la reducción de las emisiones de CO₂ sobre la base de las mediciones del motogenerador de 12 voltios y del alternador de referencia, utilizando la metodología de ensayo establecida en el presente anexo. En caso de que la reducción de las emisiones de CO₂ se sitúe por debajo del umbral previsto en el artículo 9, apartado 1, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 725/2011 o del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 427/2014, será de aplicación el artículo 11, apartado 2, párrafo segundo, de dichos Reglamentos.

ISSN 1977-0685 (edición electrónica)
ISSN 1725-2512 (edición papel)



Oficina de Publicaciones de la Unión Europea
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

ES