



## Tartalom

## II Nem jogalkotási aktusok

## RENDELETEK

- ★ A bizottság (EU) 2020/723 Felhatalmazáson Alapuló Rendelete (2020. március 4.) a harmadik országok által kibocsátott pilótatanúsítványok elfogadására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról és az 1178/2011/EU rendelet módosításáról ..... 1
- ★ A Bizottság (EU) 2020/724 végrehajtási rendelete (2020. május 15.) egyes áruk Kombinált Nomenklátúra szerinti besorolásáról ..... 9
- ★ A Bizottság (EU) 2020/725 végrehajtási rendelete (2020. május 26.) egyes áruk Kombinált Nomenklátúra szerinti besorolásáról ..... 12

## HATÁROZATOK

- ★ A Bizottság (EU) 2020/726 végrehajtási határozata (2020. május 27.) egy elnevezés földrajzi árujelzőként való oltalma iránti kérelemnek az 1308/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 97. cikkének (4) bekezdése alapján történő elutasításáról (Commune de Champagne [OFJ]) (az értesítés a C(2020) 3323. számú dokumentummal történt) ..... 15
- ★ A Bizottság (EU) 2020/727 végrehajtási határozata (2020. május 29.) a Bahreinből és az Egyiptomból származó folytonosüvegrostszál termékek behozatalára vonatkozó dömpingellenes eljárás megszüntetéséről ..... 17
- ★ A Bizottság (EU) 2020/728 végrehajtási határozata (2020. május 29.) az egyes személygépkocsikban és könnyű haszongépjárművekben való használatra szánt 12 voltos motorgenerátorokban alkalmazott hatékony generátorfunkciónak az (EU) 2019/631 európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján innovatív technológiaként történő jóváhagyásáról <sup>(1)</sup> ..... 21

(<sup>1</sup>) EGT-vonatkozású szöveg.



## II

(Nem jogalkotási aktusok)

## RENDELETEK

## A BIZOTTSÁG (EU) 2020/723 FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELETE

(2020. március 4.)

**a harmadik országok által kibocsátott pilótatanúsítványok elfogadására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról és az 1178/2011/EU rendelet módosításáról**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. július 4-i (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendeletre <sup>(1)</sup> és különösen annak 68. cikke (3) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az (EU) 2018/1139 rendelet elfogadásával és különösen annak 68. cikke értelmében a Bizottság felhatalmazást kapott arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a harmadik országok jogszabályai alapján kiállított, ugyanakkor az (EU) 2018/1139 rendeletben előírtakkal egyenértékű biztonsági szintet garantáló, a polgári légi közlekedésre vonatkozó szabályoknak való megfelelést igazoló tanúsítványok és egyéb dokumentumok elfogadása tárgyában.
- (2) E rendelet fő célja, hogy a jelenlegi jogi keretet összhangba hozza az (EU) 2018/1139 rendelettel, ezért az 1178/2011/EU bizottsági rendelet <sup>(2)</sup> 8. cikkének, III. mellékletének és kapcsolódó, a harmadik országbeli tanúsítványok elfogadására vonatkozó rendelkezéseinek tartalmát felhatalmazáson alapuló jogi aktusba kell foglalni. Ezen túlmenően a szóban forgó rendelkezéseknek mostantól a harmadik országok által kibocsátott, vitorlázó repülőgépekre és ballonokra érvényes tanúsítványok elfogadására vonatkozó szabályokat is tartalmazniuk kell.
- (3) Az 1178/2011/EU rendelet felsorolja a harmadik országok által kibocsátott engedélyek elfogadására vonatkozó feltételeket. Az 1178/2011/EU rendeletnek megfelelően bizonyos feltételek mellett a tagállamok elfogadhatják a harmadik országok által kibocsátott pilóta-szakszolgálati engedélyeket, vagy az ilyen harmadik országbeli engedélyek birtokosai az engedélyek kérelmezésekor beszámítást kaphatnak. A szóban forgó beszámítást jelenleg egy jóváhagyott képzési szervezet ajánlása alapján határozzák meg.
- (4) Az (EU) 2018/1119 bizottsági rendeletnek <sup>(3)</sup> megfelelően egyszerűsödtek az egyes nem kereskedelmi pilóta-szakszolgálati engedélyek és jogosítások megszerzésére irányuló képzést nyújtó képzési szervezetekre vonatkozó szabályok, és bevezették a bejelentett képzési szervezet (a továbbiakban: DTO) fogalmát. Ezért a harmadik országok által kibocsátott engedélyek elfogadására vonatkozó szabályokat naprakésszé kell tenni annak érdekében, hogy a DTO-k beszámítást alkalmazhassanak olyan, harmadik országbeli engedélyekkel rendelkező személyek számára, akik az uniós jogi keret alapján kiadott engedélyért folyamodnak.
- (5) Ezért az 1178/2011/EU rendelet 8. cikkét, valamint III. mellékletét, amelyek jelenleg a harmadik országok által kibocsátott engedélyek elfogadására vonatkozó követelményeket tartalmazzák, el kell hagyni,

<sup>(1)</sup> HL L 212., 2018.8.22., 1. o.

<sup>(2)</sup> A Bizottság 1178/2011/EU rendelete (2011. november 3.) a polgári légi közlekedéshez kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről (HL L 311., 2011.11.25., 1. o.)

<sup>(3)</sup> A Bizottság (EU) 2018/1119 rendelete (2018. július 31.) az 1178/2011/EU rendelet bejelentett képzési szervezetek tekintetében történő módosításáról (HL L 204., 2018.8.13., 13. o.)

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

## 1 SZAKASZ

### ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

#### 1. cikk

#### Hatály

Ez a rendelet megállapítja a harmadik országok jogszabályaival összhangban kibocsátott pilóta-szakszolgálati engedélyek és kapcsolódó jogosítások, jogosultságok vagy tanúsítványok, valamint kapcsolódó orvosi minősítések elfogadásának feltételeire vonatkozó részletes szabályokat.

#### 2. cikk

#### Fogalommeghatározások

(1) E rendelet alkalmazásában az 1178/2011/EU rendeletben, az (EU) 2018/395 bizottsági rendeletben <sup>(4)</sup> és az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendeletben <sup>(5)</sup> szereplő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni.

(2) Ezenkívül e rendelet alkalmazásában a „gyártói repülések” a 965/2012/EU bizottsági rendelet <sup>(6)</sup> 6. cikkének (3) bekezdésében említett repülések.

#### 3. cikk

#### Harmadik országok által kibocsátott engedélyek elfogadása

Az Unió és egy harmadik ország között az (EU) 2018/1139 rendelet 68. cikke (1) bekezdésének a) pontjával összhangban kötött nemzetközi megállapodások sérelme nélkül a tagállamok:

- a) e rendelet 2. szakaszával összhangban elfogadhatják a harmadik országok jogszabályaival összhangban kibocsátott pilóta-szakszolgálati engedélyeket és a kapcsolódó jogosításokat, jogosultságokat vagy tanúsítványokat, valamint a kapcsolódó orvosi minősítéseket;
- b) az esettől függően az 1178/2011/EU rendelet 3. cikkének, az (EU) 2018/395 rendelet 3a. cikkének, illetve az (EU) 2018/1976 végrehajtási rendelet 3a. cikkének megfelelően a valamely harmadik ország által a nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. december 7-én Chicagóban aláírt egyezmény (a továbbiakban: Chicagói Egyezmény) 1. melléklete szerint kibocsátott, egyenértékű szakszolgálati engedéllyel, jogosítással, jogosultsággal vagy tanúsítvánnyal rendelkező kérelmezők részére – egy jóváhagyott képzési szervezet vagy egy bejelentett képzési szervezet ajánlása alapján beszámított tapasztalatot, illetve képzéseket figyelembe véve – kiadhatnak azokkal egyenértékű engedélyeket, feltéve, hogy e kérelmezők megfelelnek a 3. szakasz követelményeinek;
- c) teljes egészében beszámíthatják az elméleti vizsgára és a jártassági vizsgára bocsátás előzetes tanfolyamvégzési követelményeinek teljesítését a harmadik országok által vagy nevében a Chicagói Egyezmény 1. mellékletének megfelelően kibocsátott légitársasági pilóta-szakszolgálati engedélyek (ATPL) birtokosai számára, feltéve, hogy a szóban forgó birtokosok megszerezték az adott légjármű-kategóriára szóló ATPL kibocsátása tekintetében az 1178/2011/EU rendelet I. mellékletének F. alrészében előírt tapasztalatot, és a harmadik országbeli engedély az ATPL jártassági vizsgán használt légi járműre érvényes típusjogosítást tartalmaz;
- d) kiadhatnak repülőgép- vagy helikopter-típusjogosításokat az 1178/2011/EU rendelettel összhangban kibocsátott olyan szakszolgálati engedélyek birtokosai számára, akik megfelelnek a harmadik ország által a szóban forgó jogosítások kibocsátására vonatkozóan meghatározott követelményeknek; ezek a jogosultságok a szóban forgó harmadik országban lajstromozott légi járművekre korlátozódnak, de ez a korlátozás feloldható, amennyiben a pilóta eleget tesz az e rendelet 10. cikkében foglalt követelményeknek.

<sup>(4)</sup> A Bizottság (EU) 2018/395 rendelete (2018. március 13.) a ballonok üzemben tartására vonatkozó részletes szabályoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 71., 2018.3.14., 10. o.)

<sup>(5)</sup> A Bizottság (EU) 2018/1976 végrehajtási rendelete (2018. december 14.) a vitorlázó repülőgépek üzemben tartására vonatkozó részletes szabályoknak az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 326., 2018.12.20., 64. o.)

<sup>(6)</sup> A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 296., 2012.10.25., 1. o.)

## 2. SZAKASZ

## AZ ENGEDÉLYEK ÉRVÉNYESÍTÉSE

## 4. cikk

**Az engedélyek érvényesítésére vonatkozó általános rendelkezések**

- (1) A tagállamok illetékes hatóságai érvényesíthetik a harmadik országok által a Chicagói Egyezmény 1. mellékletében foglalt követelményeknek megfelelően kiadott pilóta-szakszolgálati engedélyeket.
- (2) E rendelet rendelkezéseinek alkalmazásában a tagállam illetékes hatósága az alábbiak valamelyike lehet:
- az Unió területén lakóhellyel rendelkező pilóták esetében a pilóta lakóhelye vagy letelepedési helye szerinti tagállam illetékes hatósága;
  - azon pilóták esetében, akiknek a lakóhelye nem az Unió területén van, annak a tagállamnak az illetékes hatósága, ahol az üzemen tartó, amelynek alkalmazásában repülnek vagy repülni szándékoznak, székhellyel rendelkezik, vagy ahol az a légi jármű, amellyel repülnek vagy repülni szándékoznak, lajstromozva van.
- (3) Az engedélyek érvényesítésére érvényességi időtartam vonatkozik, amely nem haladhatja meg az egy évet, és a jogosultságok gyakorlására csak addig van lehetőség, amíg az engedély érvényes.

Ezt az időtartamot az engedélyt eredetileg érvényesítő illetékes hatóság egy alkalommal és legfeljebb egy évvel meghosszabbíthatja, amennyiben az érvényességi időtartam alatt a pilóta kérvényt nyújtott be, vagy képzésen vesz részt egy, az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete (FCL rész) szerinti szakszolgálati engedély megszerzése érdekében. Ez utóbbi esetben a hosszabbítás az engedélynek az 1178/2011/EU rendelet I. mellékletével (FCL rész) összhangban történő kiállításához szükséges időszakokra terjed ki.

- (4) A valamely tagállam által érvényesített szakszolgálati engedélyek birtokosai az 1178/2011/EU rendelet I. mellékletében (FCL rész) meghatározott követelményekkel összhangban gyakorolhatják jogosultságaikat.

## 5. cikk

**Kereskedelmi célú légi fuvarozásra, illetve egyéb kereskedelmi tevékenységre érvényes pilóta-szakszolgálati engedélyek**

A kereskedelmi célú légi fuvarozásra, illetve egyéb kereskedelmi tevékenységre érvényes pilóta-szakszolgálati engedélyek érvényesítéséhez a birtokosoknak a következő követelményeknek kell megfelelniük a kívánt jogosultságoktól függően:

- jártassági vizsga formájában teljesítik a típus- vagy osztályjogosítás meghosszabbításának az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete (FCL rész) szerinti, a meglévő engedély jogosultságaira vonatkozó követelményeit;
- számot adnak az üzemeltetési követelmények és az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete (FCL rész) vonatkozó részeinek ismeretéről;
- az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete (FCL rész) FCL.055 pontjának megfelelően számot adnak nyelvismeretükről;
- rendelkeznek az 1178/2011/EU rendelet IV. melléklete (MED rész) szerinti érvényes, 1. osztályú orvosi minősítéssel;
- repülőgépek esetében az a)–d) pontban meghatározott követelményeken túlmenően megfelelnek az e rendelet mellékletének 1. táblázatában a tapasztalatra vonatkozóan meghatározott követelményeknek is;
- helikopterek esetében az a)–d) pontban meghatározott követelményeken túlmenően megfelelnek az e rendelet mellékletének 2. táblázatában a tapasztalatra vonatkozóan meghatározott követelményeknek is.

## 6. cikk

**Nem kereskedelmi tevékenységre érvényes pilóta-szakszolgálati engedélyek műszerjogosítással**

A műszerjogosítással társított magánpilóta-szakszolgálati engedélyek, illetve műszerjogosítással társított kereskedelmi pilóta-szakszolgálati engedélyek (CPL) és légitársasági pilóta-szakszolgálati engedélyek (ATPL) érvényesítéséhez, amennyiben a pilóta csak a magánpilóta jogosultságait kívánja gyakorolni, a birtokosoknak meg kell felelniük az alábbi követelmények mindegyikének:

- jártassági vizsgát tesznek a meglévő szakszolgálati engedély jogosultságainak megfelelő műszerjogosításhoz, illetve típus- vagy osztályjogosításhoz az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete (FCL rész) 7. és 9. függelékével összhangban;

- b) számot adnak tudásukról a légi jog, a repülésmeteorológiai kódok, a repüléstervezés és repülési teljesítmények (IR), valamint az emberi teljesítőképeség tárgykörökben;
- c) az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete (FCL rész) FCL.055 pontjának megfelelően számot adnak nyelvismeretükről;
- d) rendelkeznek a Chicagói Egyezmény 1. melléklete szerint kiadott érvényes, legalább 2. osztályú orvosi minősítéssel;
- e) rendelkeznek legalább 100 órányi műszeres repülési tapasztalattal parancsnokpilótaként az adott légi jármű-kategóriában.

#### 7. cikk

#### **Nem kereskedelmi tevékenységre érvényes pilóta-szakszolgálati engedélyek műszerjogosítás nélkül**

A műszerjogosítás nélküli magánpilóta-szakszolgálati engedélyek, illetve CPL és ATPL szakszolgálati engedélyek érvényesítéséhez, amennyiben a pilóta csak a magánpilóta jogosultságait kívánja gyakorolni, a birtokosoknak meg kell felelniük az alábbi követelmények mindegyikének:

- a) számot adnak tudásukról a légi jog és az emberi teljesítőképeség tárgykörökben;
- b) az 1178/2011/EU rendelet I. mellékletének (FCL rész) FCL.235 pontjában foglaltak szerint sikeresen teljesítik a magánpilóta-szakszolgálati engedély (PPL) megszerzéséhez szükséges jártassági vizsgát;
- c) teljesítik az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete (FCL rész) H. alrészében foglalt, a típus- vagy osztályjogosítások kiadására vonatkozó, a meglévő szakszolgálati engedély jogosultságainak megfelelő követelményeket;
- d) rendelkeznek a Chicagói Egyezmény 1. melléklete szerint kiadott legalább 2. osztályú orvosi minősítéssel;
- e) az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete (FCL rész) FCL.055 pontjának megfelelően számot adnak nyelvismeretükről;
- f) rendelkeznek legalább 100 órányi repülési tapasztalattal pilótaként az adott légi jármű-kategóriában.

#### 8. cikk

#### **Korlátozott időtartamú speciális feladatokra kiadott pilóta-szakszolgálati engedélyek érvényesítése**

(1) A fenti cikkektől eltérve, a gyártói repülések esetében a tagállamok illetékes hatóságai elfogadhatnak a Chicagói Egyezmény 1. mellékletével összhangban egy harmadik ország által kiállított szakszolgálati engedélyt maximum 12 hónapos időtartamra, korlátozott időtartamú speciális feladatokra, mint például: üzemeltetés megkezdése előtti gyakorlórepülés, bemutató, átszállító repülések vagy repülési tesztek, feltéve, hogy a kérelmező megfelel a következő követelményeinek:

- a) rendelkezik a Chicagói Egyezmény 1. mellékletével összhangban kiadott megfelelő szakszolgálati engedéllyel és orvosi minősítéssel, valamint a kapcsolódó jogosításokkal vagy képesítésekkel;
- b) közvetlenül vagy közvetve egy légi járműgyártó vagy egy légiközlekedési hatóság alkalmazásában áll.

Ebben az esetben az illetékes hatóság a birtokos jogosultságait a típusjogosítások első kiadásához szükséges repülési képzésre és vizsgáztatásra, az üzemeltetők pilótái által végzett bevezető járatrepülés felügyeletére, repülőgép kihelyezésére vagy átszállítására történő repülésekre, bevezető járatrepülésre, bemutató repülésekre vagy repülési tesztekre korlátozza, az e bekezdésben előírt feladatoknak megfelelően.

(2) A 4–7. cikktől eltérve a tagállamok illetékes hatóságai – korlátozott idejű versenyrepülések vagy bemutatórepülések esetében – érvényesíthetnek egy harmadik ország által kiállított olyan szakszolgálati engedélyt, amely birtokosuk számára lehetővé teszi az 1178/2011/EU rendelet I. mellékletében (FCL rész) meghatározott PPL-jogosultságok gyakorlását, az (EU) 2018/395 rendelet III. mellékletében (BFCL rész) meghatározott ballonpilóta-szakszolgálati engedélyhez (BPL) vagy az (EU) 2018/1976 végrehajtási rendelet III. mellékletében (SFCL rész) meghatározott vitorlázórepülőgéppilóta-szakszolgálati engedélyhez (SPL) kapcsolódó jogosultságok gyakorlását, feltéve, hogy az alábbi követelmények mindegyike teljesül:

- a) az esemény előtt a verseny vagy bemutatórepülés szervezője megfelelően igazolja az illetékes hatóság felé, hogy hogyan fogja biztosítani, hogy a pilóta megismerkedjen a vonatkozó biztonsági információkkal és kezelni tudja a repüléssel kapcsolatos kockázatokat;
- b) a kérelmező rendelkezik a Chicagói Egyezmény 1. mellékletével összhangban kiadott megfelelő szakszolgálati engedéllyel és orvosi minősítéssel, valamint a kapcsolódó jogosításokkal vagy képesítésekkel.

(3) A 4–7. cikk rendelkezéseitől eltérve a tagállamok illetékes hatóságai meghatározott, nem kereskedelmi jellegű feladatokra naptári évenként legfeljebb 28 napra érvényesíthetnek egy harmadik ország által a Chicagói Egyezmény 1. mellékletében foglalt követelményekkel összhangban kiadott, a (2) bekezdésben említettek valamelyikével egyenértékű szakszolgálati engedélyt, feltéve, hogy a kérelmező megfelel az alábbi követelmények mindegyikének:

- a) rendelkezik a Chicagói Egyezmény 1. mellékletével összhangban kiadott megfelelő szakszolgálati engedéllyel és orvosi minősítéssel, valamint a kapcsolódó jogosításokkal vagy képesítésekkel;
- b) a meghatározott, korlátozott időtartamú speciális feladat végrehajtása előtt teljesített legalább egy ismerkedő repülést megfelelő képesítéssel rendelkező oktató felügyelete mellett.

### 3. SZAKASZ

#### SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEK KONVERTÁLÁSA

##### 9. cikk

#### A szakszolgálati engedélyek konvertálásának feltételei

(1) A tagállamok illetékes hatóságai az adott légi jármű-kategóriára vonatkozó szakszolgálati engedélyeket konvertálhatják az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete (FCL rész) szerinti egypilótás osztály- vagy típusjogosítással rendelkező PPL szakszolgálati engedéllyé, az (EU) 2018/395 rendelet III. melléklete (BFCL rész) szerinti BPL vagy az (EU) 2018/1976 végrehajtási rendelet III. melléklete (SFCL rész) szerinti SPL szakszolgálati engedéllyé, amennyiben az eredeti engedélyt valamely harmadik ország a Chicagói Egyezmény 1. mellékletében foglalt követelményekkel összhangban adta ki, és az engedély megfelel az alábbi kitételek valamelyikének:

- a) egyenértékű az (1) bekezdésben említett szakszolgálati engedélyekkel;
- b) CPL vagy ATPL.

(2) A konvertálandó szakszolgálati engedély birtokosának meg kell felelnie az adott légi jármű-kategóriára meghatározott következő minimum követelményeknek:

- a) sikeres írásbeli vizsgát tesz a légi jog és az emberi teljesítőképesség tárgykörökben;
- b) az esettől függően sikeres PPL-, BPL- vagy SPL-jártassági vizsgát tesz az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete (FCL rész), az (EU) 2018/395 rendelet III. melléklete (BFCL rész), illetve az (EU) 2018/1976 végrehajtási rendelet III. melléklete (SFCL rész) szerint;
- c) teljesíti a vonatkozó osztály- vagy típusjogosítás kiadására a H. alrészszel összhangban meghatározott követelményeket;
- d) rendelkezik az 1178/2011/EU rendelet IV. mellékletében (MED rész) foglalt követelményekkel összhangban előírt és kiállított orvosi minősítéssel;
- e) az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete (FCL rész) FCL.055 pontjának megfelelően számot ad nyelvismeretéről;
- f) teljesít legalább 100 óra repülési időt pilótaként.

### 4. SZAKASZ

#### OSZTÁLY- ÉS TÍPUSJOGOSÍTÁSOK ELFOGADÁSA

##### 10. cikk

#### Az osztály- és típusjogosítások elfogadásának feltételei

Egy harmadik ország által kiadott szakszolgálati engedélyben szereplő érvényes osztály- vagy típusjogosítás beilleszthető egy, az 1178/2011/EU rendelet I. mellékletének (FCL rész) megfelelően kiadott szakszolgálati engedélybe, feltéve, hogy a kérelmező:

- a) megfelel a vonatkozó osztály- vagy típusjogosítás kiadására meghatározott tapasztalati követelményeknek és előfeltételeknek az FCL rész szerint;
- b) sikeresen teljesíti a vonatkozó osztály- vagy típusjogosítás kiadásához szükséges jártassági vizsgát az FCL rész szerint;

- c) rendelkezik friss repülési gyakorlattal;
- d) rendelkezik legalább:
  - i. a repülőgép-osztályjogosítások esetében 100 órányi repülési tapasztalattal pilótaként az adott osztályban;
  - ii. a repülőgép-típusjogosítások esetében 500 órányi repülési tapasztalattal pilótaként az adott típuson;
  - iii. a legfeljebb 3 175 kg megengedett legnagyobb felszállótömegű egy hajtóműves helikopterek esetében 100 órányi repülési tapasztalattal pilótaként az adott típuson;
  - iv. az összes többi helikopter esetében 350 órányi repülési tapasztalattal pilótaként az adott típuson.

*11. cikk*

**Az 1178/2011/EU rendelet módosítása**

Az 1178/2011/EU rendelet a következőképpen módosul:

- a) a 8. cikket el kell hagyni;
- b) a III. mellékletet el kell hagyni.

*12. cikk*

**Hatálybalépés és alkalmazás**

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2020. március 4-én.

*a Bizottság részéről*

*az elnök*

Ursula VON DER LEYEN



## MELLÉKLET

**A harmadik országok által vagy nevében kibocsátott szakszolgálati engedélyek elfogadásának feltételei**

## 1. táblázat

**A tapasztalatra vonatkozó követelmények repülőgépek esetében**

Meglévő szakszolgálati engedély	Teljes repülési idő	Jogosultságok	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 óra parancsnokpilótaként többpilótás repülőgépen	Kereskedelmi légi fuvarozás többpilótás repülőgépen parancsnokpilótaként	(a)
ATPL(A) vagy CPL(A)/IR (*)	> 1 500 óra parancsnokpilótaként vagy másodpilótaként többpilótás repülőgépen, az üzemeltetési követelményeknek megfelelően	Kereskedelmi légi fuvarozás többpilótás repülőgépen másodpilótaként	(b)
MPL	> 1 500 óra másodpilótaként többpilótás repülőgépen, az üzemeltetési követelményeknek megfelelően	Kereskedelmi légi fuvarozás többpilótás repülőgépen másodpilótaként	(ba)
CPL(A)/IR	> 1 000 óra parancsnokpilótaként a kereskedelmi légi fuvarozásban az IR megszerzése óta	Kereskedelmi légi fuvarozás egypilótás repülőgépen parancsnokpilótaként	(c)
CPL(A)/IR	> 1 000 óra parancsnokpilótaként vagy másodpilótaként egypilótás repülőgépen, az üzemeltetési követelményeknek megfelelően	Kereskedelmi légi fuvarozás egypilótás repülőgépen másodpilótaként, az üzemeltetési követelményeknek megfelelően	(d)
ATPL(A), CPL(A)/IR, CPL(A)	> 700 óra repülőgépen, ezen belül 200 óra abban a tevékenységi körben, amelyre az elfogadást kérelmezték, és 50 óra az említett szerepkörben az előző 12 hónap során	Jogosultságok gyakorlása nem kereskedelmi légi fuvarozási céllal üzemeltetett repülőgépeken	(e)
CPL(A)	> 1 500 óra parancsnokpilótaként a kereskedelmi légi fuvarozásban, amely magában foglal 500 óra repülési időt vízirepülőgépen	Kereskedelmi légi fuvarozás egypilótás repülőgépen parancsnokpilótaként	(f)

(\*) A többpilótás repülőgépen repülő CPL(A)/IR-birtokosok az elfogadás feltételeként kötelesek az ICAO ATPL(A) szintű ismereteiket bizonyítani.

## 2. táblázat

**A tapasztalatra vonatkozó követelmények helikopterek esetében**

Meglévő szakszolgálati engedély	Teljes repülési idő	Jogosultságok	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) érvényes IR jogosítással	> 1 000 óra parancsnokpilótaként többpilótás helikopteren	Kereskedelmi légi fuvarozás többpilótás helikopteren parancsnokpilótaként VFR és IFR szerinti műveletek során	(a)
ATPL(H) IR jogosultságok nélkül	> 1 000 óra parancsnokpilótaként többpilótás helikopteren	Kereskedelmi légi fuvarozás többpilótás helikopteren parancsnokpilótaként VFR szerinti műveletek során	(b)
ATPL(H) érvényes IR jogosítással	> 1 000 óra pilótaként többpilótás helikopteren	Kereskedelmi légi fuvarozás többpilótás helikopteren másodpilótaként VFR és IFR szerinti műveletek során	(c)

Meglévő szakszolgálati engedély	Teljes repülési idő	Jogosultságok	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) IR jogosultságok nélkül	> 1 000 óra pilótaként többpilótás helikopteren	Kereskedelmi légi fuvarozás többpilótás helikopteren másodpilótaként VFR szerinti műveletek során	(d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 óra pilótaként többpilótás helikopteren	Kereskedelmi légi fuvarozás többpilótás helikopteren másodpilótaként	(e)
CPL(H)/IR	> 1 000 óra parancsnokpilótaként a kereskedelmi légi fuvarozásban az IR megszerzése óta	Kereskedelmi légi fuvarozás egypilótás helikopteren parancsnokpilótaként	(f)
ATPL(H) IR jogosultságokkal vagy anélkül, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 óra olyan helikoptereken, amelyek eltérnek a CS-27/29 vagy vele egyenértékű szabvány szerint tanúsított helikopterektől, ebből 200 óra abban a tevékenységi körben, amelyre az elfogadást kérelmezték, és 50 óra az említett szerepkörben az előző 12 hónap során	Jogosultságok gyakorlása nem kereskedelmi légi fuvarozási céllal üzemeltetett helikoptereken	(g)

(\*) A többpilótás helikopteren repülő CPL(H)/IR-birtokosok az elfogadás feltételeként kötelesek az ICAO ATPL(H) szintű ismereteiket bizonyítani.

**A BIZOTTSÁG (EU) 2020/724 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**  
**(2020. május 15.)**  
**egyes áruk Kombinált Nomenklatúra szerinti besorolásáról**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Uniós Vámkódex létrehozásáról szóló, 2013. október 9-i 952/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre <sup>(1)</sup> és különösen annak 57. cikke (4) bekezdésére és 58. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) A 2658/87/EGK tanácsi rendelet <sup>(2)</sup> mellékletét képező Kombinált Nomenklatúra egységes alkalmazása érdekében intézkedéseket szükséges elfogadni az e rendelet mellékletében meghatározott áruk besorolásáról.
- (2) A 2658/87/EGK rendelet meghatározza a Kombinált Nomenklatúra értelmezésére vonatkozó általános szabályokat. Ezeket a szabályokat kell alkalmazni bármely más olyan nomenklatúrára vonatkozóan is, amely részben vagy egészben a Kombinált Nomenklatúrán alapul, vagy azt bármilyen további albonnással egészíti ki, és amelyet az árukereskedelemhez kapcsolódó tarifális és más intézkedések alkalmazása céljából az Unió valamely más rendelkezése hoz létre.
- (3) Az említett általános szabályok értelmében a mellékletben szereplő táblázat (1) oszlopában leírt árukat a táblázat (2) oszlopában feltüntetett KN-kód alá kell besorolni a (3) oszlopban kifejtett indokok alapján.
- (4) Indokolt úgy rendelkezni, hogy az e rendelet hatálya alá tartozó áruk tekintetében kibocsátott, de az e rendelet rendelkezéseivel összhangban nem álló kötelező érvényű tarifális felvilágosítást a jogosult – a 952/2013/EU rendelet 34. cikkének (9) bekezdésével összhangban – meghatározott ideig továbbra is felhasználhatja. Ezt az időszakot három hónapban kell meghatározni.
- (5) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a Vámkódexbizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

*1. cikk*

A melléklet táblázatának (1) oszlopában leírt árukat a Kombinált Nomenklatúrában a táblázat (2) oszlopában megjelölt KN-kód alá kell besorolni.

*2. cikk*

Az e rendelet rendelkezéseivel összhangban nem álló kötelező érvényű tarifális felvilágosítás – a 952/2013/EU rendelet 34. cikkének (9) bekezdésével összhangban – e rendelet hatálybalépésének időpontjától kezdve három hónapig továbbra is felhasználható.

<sup>(1)</sup> HL L 269., 2013.10.10., 1. o.

<sup>(2)</sup> A Tanács 2658/87/EGK rendelete (1987. július 23.) a vám- és a statisztikai nomenklatúráról, valamint a Közös Vámtarifáról (HL L 256., 1987.9.7., 1. o.).

*3. cikk*

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2020. május 15-én.

*a Bizottság részéről,  
az elnök nevében,  
Philip KERMODE  
megbízott főigazgató  
Adóügyi és Vámuniós Főigazgatóság*

---

## MELLÉKLET

Árumegevezés	Besorolás (KN-kód)	Indokolás
(1)	(2)	(3)
<p>Fonalból, az 5404 vagy az 5405 vtsz. alá tartozó szalagból vagy hasonlóból készült, üreges gömb formájú árucikk, amelynek kis, kerek nyílását olyan puha vékony műanyag lemez keretezi, amely lehetővé teszi például elektromos égősorba (ún. fényfűzérbe) történő beillesztését.</p> <p>Az árucikk különböző színben és méretben létezik, és önmagában hozzák be. Rendeltetését illetően önmagában vagy például fényfűzér részeként való díszítésre szánták.</p> <p>(Lásd a képet.) (*)</p>	5609 00 00	<p>A besorolást a Kombinált Nomenklatúra értelmezésére vonatkozó 1. általános szabály, a XI. áruosztályhoz tartozó Megjegyzések 7. f) és 8. a) pontja, valamint az 5609 00 00 KN-kód szövege határozza meg.</p> <p>Az árucikk 9405 99 00 KN-kód alá, elektromos lámpa máshol nem említett alkatrészeként (lámpaernyőként) történő besorolása kizárt, mert az árucikk az alakja vagy sajátos jellemzői alapján nem azonosítható olyan alkatrészeként, amelyet kizárólag vagy elsősorban elektromos lámpához való használatra terveztek (lásd még a HR Magyarázat 94. árucsoporthoz tartozó magyarázata alkatrészekre vonatkozó részét). Az árucikket különféle lámpákkal, más díszítő árucikkekkal együtt történő használatra, vagy önmagában elhelyezve beltéri díszítésre szánták.</p> <p>Az árucikket ezért alkotóanyaga szerint az 5609 00 00 KN-kód alá kell besorolni, fonalból, az 5404 vagy az 5405 vtsz. alá tartozó szalagból vagy hasonlóból készült áruként, máshol nem említett zsinégként, kötélként, hajókötélként és kábelként.</p>

(\*) A kép csupán tájékoztató jellegű



**A BIZOTTSÁG (EU) 2020/725 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**  
**(2020. május 26.)**  
**egyes áruk Kombinált Nomenklatúra szerinti besorolásáról**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Uniós Vámkódex létrehozásáról szóló, 2013. október 9-i 952/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre <sup>(1)</sup> és különösen annak 57. cikke (4) bekezdésére és 58. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) A 2658/87/EGK tanácsi rendelet <sup>(2)</sup> mellékletét képező Kombinált Nomenklatúra egységes alkalmazása érdekében intézkedéseket szükséges elfogadni az e rendelet mellékletében meghatározott áruk besorolásáról.
- (2) A 2658/87/EGK rendelet meghatározza a Kombinált Nomenklatúra értelmezésére irányadó általános szabályokat. Ezeket a szabályokat kell alkalmazni bármely más olyan nomenklatúrára vonatkozóan is, amely részben vagy egészben a Kombinált Nomenklatúrán alapul vagy azt bármilyen további albontással kiegészíti, és amelyet az árukereskedelemhez kapcsolódó tarifális és más intézkedések alkalmazása céljából az Unió valamely más rendelkezése hoz létre.
- (3) Az említett általános szabályok értelmében a mellékletben szereplő táblázat (1) oszlopában leírt árukat a táblázat (2) oszlopában feltüntetett KN-kód alá kell besorolni a (3) oszlopban kifejtett indokok alapján.
- (4) Indokolt úgy rendelkezni, hogy az e rendelet hatálya alá tartozó áruk tekintetében kibocsátott, de az e rendelet rendelkezéseivel összhangban nem álló kötelező érvényű tarifális felvilágosítást a jogosult – a 952/2013/EU rendelet 34. cikke (9) bekezdésével összhangban – meghatározott ideig továbbra is felhasználhatja. Ezt az időszakot három hónapban kell meghatározni.
- (5) A Vámkódexbizottság nem nyilvánított véleményt az elnöke által kitűzött határidőn belül,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

*1. cikk*

A melléklet táblázatának (1) oszlopában leírt árukat a Kombinált Nomenklatúrában a táblázat (2) oszlopában megjelölt KN-kód alá kell besorolni.

*2. cikk*

Az e rendelet rendelkezéseivel összhangban nem álló kötelező érvényű tarifális felvilágosítás – a 952/2013/EU rendelet 34. cikkének (9) bekezdésével összhangban – e rendelet hatálybalépésének időpontjától kezdve három hónapig továbbra is felhasználható.

<sup>(1)</sup> HL L 269., 2013.10.10., 1. o.

<sup>(2)</sup> A Tanács 2658/87/EGK rendelete (1987. július 23.) a vám- és a statisztikai nomenklatúráról, valamint a Közös Vámtarifáról (HL L 256., 1987.9.7., 1. o.).

*3. cikk*

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2020. május 26-án.

*a Bizottság részéről,  
az elnök nevében,  
Philip KERMODE  
megbízott főigazgató  
Adóügyi és Vámuniós Főigazgatóság*

---

## MELLÉKLET

Árumegnevezés	Besorolás (KN-kód)	Indokolás
(1)	(2)	(3)
<p>Az alábbi összetevőkből álló termék (tömegszázalékban):</p> <p>szénhidrogének (főleg paraffin- és naftén-) 94,4</p> <p>n-butil-acetát 5,6</p> <p>A terméket festékek, lakkok és masztixok feloldására szolgáló szerves oldószerkeverékként mutatják be.</p> <p>A terméket 210 literes hordóban, 1 000 literes tartályban vagy ömlesztve állítják vám elé.</p>	3814 00 90	<p>A besorolást a Kombinált Nomenklátúra értelmezésére vonatkozó 1. és 6. általános szabály, valamint a 3814 00 és a 3814 00 90 KN-kód szövege határozza meg.</p> <p>A 2710 vámtarifaszám alá történő besorolás kizárt, mivel a szerves oldószerkeverékeket és hígítókat máshol említik (lásd még a Kombinált Nomenklátúra 2710 12 2710 19 99 alszámokhoz tartozó magyarázatának II. 3. h) pontját).</p> <p>A 3814 vámtarifaszám alá tartoznak a több mint 70 tömegszázalék kőolajat tartalmazó szerves oldószerkeverékek és hígítók (lásd még a 3814 vámtarifaszámhoz tartozó HR-magyarázat első bekezdését).</p> <p>A 3814 vámtarifaszám szövege pontosabb, mint a 2710 vámtarifaszámé, mivel nemcsak a termék összetételére, hanem annak felhasználására is vonatkozik (lásd még a Harmonizált Rendszer 3814.00/3. sz. Árusztályozási Véleményét).</p> <p>A terméket ezért más szerves oldószerkeverékként a 3814 00 90 KN-kód alá kell besorolni.</p>



# HATÁROZATOK

## A BIZOTTSÁG (EU) 2020/726 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

(2020. május 27.)

**egy elnevezés földrajzi árujelzőként való oltalma iránti kérelemnek az 1308/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 97. cikkének (4) bekezdése alapján történő elutasításáról (Commune de Champagne [OF])**

(az értesítés a C(2020) 3323. számú dokumentummal történt)

(Csak a francia nyelvű szöveg hiteles)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági termékpiacok közös szervezésének létrehozásáról és a 922/72/EGK, a 234/79/EGK, az 1037/2001/EK és az 1234/2007/EK tanácsi rendelet<sup>(1)</sup> hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013. december 17-i 1308/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre és különösen annak 97. cikke (4) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az 1308/2013/EU rendelet 97. cikkének értelmében a Bizottság megvizsgálta a „Commune de Champagne” elnevezés oltalom alatt álló földrajzi jelzéseként való oltalma iránt a Communauté de la vigne et du vin de la Commune de Champagne, Canton de Vaud, Suisse (a svájci Vaud kanton Champagne településének Szőlészeti és Borászati Közössége; a továbbiakban: CVVCCVDCH) és tagjai (a továbbiakban: kérelmező) által 2015. november 3-án benyújtott kérelmet.
- (2) A Bizottság pontosításokat kért, különösen a „Commune de Champagne” elnevezés oltalmára vonatkozóan, amire válaszul a CVVCCVDCH 2016. december 1-jén és 2017. április 7-én megküldte a termékleírás új változatát, valamint egy összefoglalót és kiegészítő információkat nyújtott be.
- (3) A Bizottság megállapította, hogy a „Commune de Champagne” elnevezés nem szerepel a svájci Szövetségi Mezőgazdasági Hivatal által a szőlőtermesztésről és a borimportról szóló, 2007. november 14-i 916.140. számú rendelet 25. cikke alapján az ellenőrzött eredetmegjelölések svájci jegyzékébe bejegyzett elnevezések között.
- (4) Továbbá a CVVCCVDCH által benyújtott dokumentáció vizsgálatát követően a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a „Commune de Champagne” elnevezés nem részesülhet Svájcban érvényes oltalomban. A Svájci Államszövetséget egyrészt az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között a mezőgazdasági termékek kereskedelméről szóló megállapodás<sup>(2)</sup> és különösen e megállapodás 7. mellékletének 8. cikke kötelezi arra, hogy a „Champagne” eredetmegjelölést Svájc területén oltalmazza, és hogy azt csak az Európai Unióból származó borok esetében alkalmazza. Másrészt, a Vaud kantonbeli borokról szóló, 2009. május 27-i rendelet 32. cikkével kapcsolatban (Vaud kanton, Svájci Államszövetség) a Bizottság megállapítja, hogy az a községre utaló megjegyzésnek az ellenőrzött eredetmegjelöléssel ellátott borokon, meghatározott feltételek mellett történő feltüntetéséhez való jogra vonatkozik. Ez a cikk a bejegyzett eredetmegjelöléssel ellátott borok, jelen esetben a „Bonvillers,” címkézésének szabályait határozza meg, lehetővé téve a szőlő származási településének feltüntetését. Önmagában azonban nem biztosítja a „Commune de Champagne” elnevezés földrajzi jelzéseként való oltalmát.
- (5) A Bizottság így megállapítja, hogy a kérelmező nem igazolta, hogy a szóban forgó elnevezés a származási országában jogszerűen oltalom alatt áll. Az 1308/2013/EU rendelet 94. cikkének (3) bekezdésében foglalt feltétel tehát nem teljesült.
- (6) A fentiekből következően az 1308/2013/EU rendelet II. címe I. fejezete 2. szakaszának 2. alszakaszában az „Eredetmegjelölések és földrajzi jelzések” című részben meghatározott követelmények nem teljesültek.

<sup>(1)</sup> HL L 347., 2013.12.20., 671. o.

<sup>(2)</sup> HL L 114., 2002.4.30., 132. o.

- (7) Következésképpen a „Commune de Champagne” elnevezés földrajzi árujelzőként való oltalma iránti kérelmet az 1308/2013/EU rendelet 97. cikke (4) bekezdésének megfelelően el kell utasítani.
- (8) Az e határozatban foglalt intézkedés összhangban van a mezőgazdasági termékpiacok közös szervezésével foglalkozó bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

*1. cikk*

A „Commune de Champagne” elnevezés bejegyzésére vonatkozóan benyújtott kérelmet a Bizottság elutasítja.

*2. cikk*

Ennek a határozatnak a Communauté de la vigne et du vin de la Commune de Champagne, Canton de Vaud, Suisse (CVVCCVDCH) a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2020. május 27-én.

*a Bizottság részéről*  
Janusz WOJCIECHOWSKI  
*a Bizottság tagja*

---

**A BIZOTTSÁG (EU) 2020/727 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA****(2020. május 29.)****a Bahreinből és az Egyiptomból származó folytonosüvegrostszál termékek behozatalára vonatkozó  
dömpingellenes eljárás megszüntetéséről**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Európai Unióban tagsággal nem rendelkező országokból érkező dömpingelt behozattal szembeni védelemről szóló, 2016. június 8-i (EU) 2016/1036 európai parlamenti és tanácsi rendeletre <sup>(1)</sup> (a továbbiakban: alaprendelet) és különösen annak 5. cikkére,

mivel:

**1. ELJÁRÁS****1.1. Az eljárás megindítása**

- (1) Az Európai Bizottság 2019. május 3-án az alaprendelet 5. cikke alapján dömpingellenes vizsgálatot indított a Bahreinből és az Egyiptomból (a továbbiakban együtt: érintett országok) származó folytonosüvegrostszál termékeknek az Európai Unióba érkező behozatalára vonatkozóan. A Bizottság a vizsgálat megindításáról értesítést tett közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* <sup>(2)</sup> (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló értesítés).
- (2) A Bizottság azt követően indította meg a vizsgálatot, hogy 2019. március 21-én az Európai Üvegrostgyártók Szövetsége (APFE, a továbbiakban: panaszos) panaszt nyújtott be olyan gyártók nevében, amelyek termelése a folytonosüvegrostszál termékek teljes uniós termelésének több mint 25 %-át teszi ki. A panaszt támogató gyártók termelése a folytonosüvegrostszál termékek teljes uniós termelésének 71 %-át teszi ki.

**1.2. Vizsgálati időszak és figyelembe vett időszak**

- (3) A dömpingre és a kárra vonatkozó vizsgálat a 2018. április 1-jétől 2019. március 31-ig tartó időszakra (a továbbiakban: vizsgálati időszak) terjedt ki. A kárra vonatkozó értékelés szempontjából releváns tendenciák vizsgálata a 2016. január 1-jétől a vizsgálati időszak végéig tartó időszakra (a továbbiakban: „figyelembe vett időszak”) terjedt ki.

**1.3. Érdekeltek felek**

- (4) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló értesítésben felkérte az érdekelt feleket, hogy a vizsgálatban való részvétel érdekében vegyék fel vele a kapcsolatot. A Bizottság emellett a vizsgálat megindításáról külön tájékoztatta a panaszost, a többi ismert uniós gyártót, az ismert exportáló gyártókat, az ismert importőröket, beszállítókat és felhasználókat, a kereskedőket, valamint az érintettként ismert szervezeteket, és felkérte őket az abban való részvételre.

<sup>(1)</sup> HL L 176., 2016.6.30., 21. o.

<sup>(2)</sup> HL C 151., 2019.5.3., 4. o.

- (5) Az érdekelt felek lehetőséget kaptak arra, hogy észrevételeket fogalmazzanak meg a vizsgálat megindításával kapcsolatban, és kériék a Bizottság és/vagy a kereskedelmi ügyekben eljáró meghallgató tisztviselő előtti meghallgatásukat.

#### 1.4. Mintavétel

- (6) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló értesítésben jelezte, hogy az alaprendelet 17. cikkével összhangban mintavételt végezhet az érdekelt felek körében.

##### 1.4.1. Mintavétel az uniós gyártók körében

- (7) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló értesítésben jelezte, hogy ideiglenesen kiválasztott egy uniós gyártókból álló mintát. A Bizottság a mintát azon legnagyobb reprezentatív termelési volumen alapján választotta ki, amely a rendelkezésre álló idő alatt észszerűen megvizsgálható volt.
- (8) A minta kiválasztásával kapcsolatban nem érkezett észrevétel.

##### 1.4.2. Mintavétel a független importőrök körében

- (9) Annak érdekében, hogy eldönthesse, szükséges-e a mintavétel, és ha igen, kiválaszthassa a mintát, a Bizottság felkérte a független importőröket az eljárás megindításáról szóló értesítésben meghatározott információk benyújtására.
- (10) mivel mindössze két független importőr nyújtott be kitöltött mintavételi űrlapot, a Bizottság nem végzett mintavételt.

##### 1.4.3. Mintavétel a Bahreinben és az Egyiptomban működő exportáló gyártók körében

- (11) A Bizottság a Bahreinben és az Egyiptomban működő exportáló gyártók körében nem végzett mintavételt, mert az érintett termékek mindkét országban csupán egy-egy exportáló gyártója van.

##### 1.4.4. Kitöltött kérdőívek és ellenőrző látogatások

- (12) A Bizottság a két exportáló gyártónak, a mintában szereplő három uniós gyártónak és a két független importőrnek küldött kérdőívet. A Bizottság összeállított egy kérdőívet a felhasználók számára is, amelyet azok a beadvány benyújtása helyett kitölthettek.
- (13) A Bizottság mindkét exportáló gyártótól, a mintában szereplő összes uniós gyártótól, valamint mindkét független importőrtől megkapta a kitöltött kérdőívet. A Bizottság emellett két felhasználótól is kapott kitöltött kérdőívet.
- (14) A Bizottság minden olyan információt megkísérelt beszerezni és ellenőrzött, amelyet szükségesnek tartott a dömping, az abból eredő kár és az uniós érdek megállapításához.
- (15) A panaszosok által a makrogazdasági mutatók céljára gyűjtött adatok helytállóságát és az alkalmazott módszertant a Bizottság az alaprendelet 16. cikke alapján, a panaszosok jogi képviselőinek helyiségeiben tett ellenőrző látogatás keretében ellenőrizte.

- (16) Az alaprendelet 16. cikke szerinti ellenőrző látogatásokra a következő vállalatok telephelyén került sor:

uniós gyártók és velük kapcsolatban álló vállalatok:

- 3B Fibreglass, Battice, Belgium,
- Johns Manville Slovakia a.s., Trnava (Nagyszombat), Szlovákia,
- European Owens Corning Fibreglass SPRL, Watermael-Boitsfort, Belgium;

független importőrök az Unióban:

- Euroresins UK Limited, Ellesmere Port, Egyesült Királyság,
- Helm AG, Hamburg, Németország;

független felhasználók az Unióban:

- Polykemi, Ystad, Svédország,
- „A” jelű vállalat; <sup>(3)</sup>

az egyiptomi exportáló gyártó és vele kapcsolatban álló vállalatok:

- Jushi csoport:
- Jushi Egypt for Fiberglass Industry S.A.E., Egyiptom,
- Jushi France SAS, Franciaország,
- Jushi Italia srl, Olaszország,
- Jushi Spain SA, Spanyolország;

a bahreini exportáló gyártó és vele kapcsolatban álló vállalatok:

- CPIC csoport:
- CPIC Abahsain Fiberglass W.L.L., Bahrein,
- CPIC Europe B.V., Hollandia.

## 2. AZ ÉRINTETT TERMÉK ÉS A HASONLÓ TERMÉK

### 2.1. Vizsgált termék

- (17) A vizsgálat tárgyát képező termék: a legfeljebb 50 mm hosszúságú vágott üvegrostsál („vágott szál”); az üvegrost előfonat, kivéve azokat a bevonattal ellátott impregnált üvegrost előfonatokat, amelyek izzítási vesztesége (az ISO 1887 szabvány szerint meghatározva) 3 %-nál nagyobb („előfonat”); valamint az üvegrostsálból készült szövédék, kivéve az üvegyapotból készült szövédéket („szövédék”; a továbbiakban együtt: vizsgált termék). A vizsgált termék „üvegrost erősítés” és „GFR” néven is ismeretes.
- (18) Az érintett termék a Bahreintől és az Egyiptomból származó vizsgált termék.
- (19) Az érintett termék jelenleg a 7019 11 00, ex 7019 12 00 és 7019 31 00 KN-kódok (TARIC-kódok: 7019 12 00 22, 7019 12 00 25, 7019 12 00 26 és 7019 12 00 39) alá tartozik.

### 2.2. A hasonló termék

- (20) A vizsgálat rámutatott arra, hogy a következő termékek azonos alapvető fizikai, kémiai és műszaki tulajdonságokkal rendelkeznek, és alapvető felhasználási területeik is megegyeznek:
- a) az érintett termék;
  - b) a Bahreinben és az Egyiptomban gyártott és az ottani belföldi piacon értékesített termék;
  - c) az uniós gazdasági ágazat által az Unióban gyártott és értékesített termék.
- (21) Ezért a Bizottság megállapította, hogy e vizsgálat alkalmazásában ezek a termékek az alaprendelet 2. cikkének c) pontja értelmében hasonló termékek.

## 3. ELJÁRÁS

- (22) A panaszos 2020. március 19-én levélben visszavonta a panaszát.
- (23) Az alaprendelet 9. cikkének (1) bekezdése szerint ha a panaszos visszavonja a panaszt, az eljárás megszüntethető, kivéve, ha ez a megszüntetés az Unió érdekeit sértené.
- (24) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a dömpingellenes vizsgálatot meg kell szüntetni, mert a vizsgálat nem tárt fel olyan körülményt, amely arra utal, hogy az eljárás megszüntetése ne állna az Unió érdekében.

<sup>(3)</sup> Az „A” jelű vállalat azért kívánt névtelen maradni, mert jelentős kockázatát látta annak, hogy kereskedelmi megtorló intézkedések áldozata lehet abban az esetben, ha egyes gyártók úgy ítélik meg, hogy eljárása ellentétes az érdekeikkel.

- (25) A Bizottság erről megfelelő módon tájékoztatta az érdekelt feleket, és lehetőséget biztosított számukra észrevételeik megtételére. A Bizottsághoz nem érkezett olyan észrevétel, amely alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott volna, hogy az eljárás megszüntetése nem áll az Unió érdekében.
- (26) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a Bahreinből és az Egyiptomból származó folytonosüvegrostszál termékek Unióba történő behozatalára vonatkozó dömpingellenes eljárást meg kell szüntetni.
- (27) Ez a határozat összhangban van az alaprendelet 15. cikkének (1) bekezdésével létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

*1. cikk*

A Bizottság a Bahreinből és az Egyiptomból származó, jelenleg a 7019 11 00, ex 7019 12 00 és 7019 31 00 KN-kódok (TARIC-kódok: 7019 12 00 22, 7019 12 00 25, 7019 12 00 26 és 7019 12 00 39) alá tartozó, következőképpen meghatározott termék Unióba történő behozatalára vonatkozó dömpingellenes vizsgálatot megszünteti: a legfeljebb 50 mm hosszúságú vágott üvegrostszál („vágott szál”); az üvegrost előfonat, kivéve azokat a bevonattal ellátott impregnált üvegrost előfonatokat, amelyek izzítási vesztesége (az ISO 1887 szabvány szerint meghatározva) 3 %-nál nagyobb („előfonat”); valamint az üvegrostszálból készült szövédék, kivéve az üvegyapotból készült szövédéket („szövédék”).

*2. cikk*

Ez a határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, 2020. május 29-én.

*a Bizottság részéről*

*az elnök*

Ursula VON DER LEYEN

---

**A BIZOTTSÁG (EU) 2020/728 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA****(2020. május 29.)****az egyes személygépkocsikban és könnyű haszongépjárművekben való használatra szánt 12 voltos motorgenerátorokban alkalmazott hatékony generátorfunkciónak az (EU) 2019/631 európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján innovatív technológiaként történő jóváhagyásáról****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról, valamint a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet hatályaon kívül helyezéséről szóló, 2019. április 17-i (EU) 2019/631 európai parlamenti és tanácsi rendeletre <sup>(1)</sup> és különösen annak 11. cikke (4) bekezdésére,

mivel:

- (1) 2019. szeptember 20-án a Bayerische Motoren Werke AG, a Daimler AG, az FCA Italy S.p.A, a Honda Motor Europe Ltd, a Hyundai Motor Europe Technical Center GmbH, a Jaguar Land Rover LTD, az Automobile Citroen, az Automobile Peugeot, a PSA Automobiles SA, a Renault, az SEG Automotive Germany GmbH, a Volkswagen AG és a Volkswagen AG Nutzfahrzeuge mint gyártók, valamint a Valeo Electrification Systems mint beszállító a 725/2011/EU bizottsági végrehajtási rendelet <sup>(2)</sup> 12a. cikke szerinti közös kérelmet nyújtottak be az (EU) 2017/785 bizottsági végrehajtási határozat <sup>(3)</sup> annak érdekében történő módosítása céljából, hogy az innovatív technológia jóváhagyása kiterjeszhető legyen az innovatív technológiának az egyes M<sub>1</sub> kategóriájú, nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművekben és bizonyos alternatív tüzelőanyagokkal üzemelő személygépkocsikban való alkalmazására is.
- (2) 2019. október 1-jén a Daimler AG, az FCA Italy S.p.A., a Hyundai Motor Europe Technical Center GmbH, a Jaguar Land Rover LTD, a Mitsubishi Electric Corporation, az Opel Automobile GmbH-PSA, az Automobile Citroen, az Automobile Peugeot, a PSA Automobiles SA, a Renault, az SEG Automotive Germany GmbH, a Volkswagen AG és a Volkswagen AG Nutzfahrzeuge mint gyártók, valamint a Valeo Electrification Systems mint beszállító közös kérelmet nyújtottak be az egyes könnyű haszongépjárművekben (többek között egyes nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművekben és bizonyos alternatív tüzelőanyagokkal üzemeltethető könnyű haszongépjárművekben) való használatra szánt 12 voltos motorgenerátorokban alkalmazott hatékony generátorfunkciónak az (EU) 2019/631 rendelet 11. cikkével összhangban innovatív technológiaként történő jóváhagyása iránt.
- (3) A 12 voltos motorgenerátor egyaránt működhet a villamos energiát mechanikai energiává átalakító villanymotorként, illetve a mechanikai energiát villamos energiává átalakító standard generátorként, hasonlóan a váltakozó áramú generátorhoz. A technológia, amelyre a módosítási kérelem és a jóváhagyás iránti kérelem vonatkozik, a 12 voltos motorgenerátor hatékony generátorfunkciója.
- (4) Tekintettel arra, hogy a módosítási kérelem és a jóváhagyás iránti kérelem ugyanarra az innovatív technológiára vonatkozik, és hogy e technológiának az érintett járműkategóriákban való használatára ugyanazok a feltételek vonatkoznak, helyénvaló a módosítási kérelmet és a jóváhagyás iránti kérelmet egyetlen határozatban tárgyalni.
- (5) A módosítási kérelem és a jóváhagyás iránti kérelem az (EU) 2019/631 rendelet 11. cikkével, a 725/2011/EU és a 427/2014/EU bizottsági végrehajtási rendelettel <sup>(4)</sup>, valamint az innovatív technológiák jóváhagyásának a 443/2009/EK

<sup>(1)</sup> HL L 111., 2019.4.25., 13. o.<sup>(2)</sup> A Bizottság 725/2011/EU végrehajtási rendelete (2011. július 25.) a 443/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére szolgáló innovatív technológiák jóváhagyási és minősítési eljárásának megállapításáról (HL L 194., 2011.7.26., 19. o.).<sup>(3)</sup> A Bizottság (EU) 2017/785 végrehajtási határozata (2017. május 5.) a 443/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján a hagyományos belső égésű motorral meghajtott személygépkocsikban alkalmazandó hatékony, 12 voltos motor-generátoroknak a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére szolgáló innovatív technológiaként való jóváhagyásáról (HL L 118., 2017.5.6., 20. o.).<sup>(4)</sup> A Bizottság 427/2014/EU végrehajtási rendelete (2014. április 25.) az 510/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére szolgáló innovatív technológiák jóváhagyási és minősítési eljárásának megállapításáról (HL L 125., 2014.4.26., 57. o.).

európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(7)</sup> alapján történő kérelmezésére vonatkozó műszaki iránymutatással (2018. júliusi verzió) <sup>(8)</sup> összhangban került értékelésre. Mindkét kérelem megfelelt az alaki követelményeknek; az (EU) 2019/631 rendelet 11. cikke (3) bekezdésének megfelelően a kérelmekhez egy független és tanúsított szervezet által készített ellenőrzési jelentést is csatoltak.

- (6) A 12 voltos motorgenerátor hatékony generátorfunkcióját az (EU) 2017/785 végrehajtási határozat már jóváhagyta a hagyományos belső égésű motorral meghajtott személygépkocsikban való használat esetében olyan innovatív technológiaként, amely képes a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére, aminek igazolására részben alkalmasak lehetnek a 692/2008/EK bizottsági rendeletben <sup>(7)</sup> meghatározott új európai menetciklus (NEDC) keretében végzett kibocsátási vizsgálat részeként végzett mérések. Az értékelés rámutat arra, hogy a jóváhagyott ökoinnováció azonos feltételek mellett más járműkategóriák esetében is képes a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére.
- (7) Pontosabb megfogalmazásban: a kérelmezők bizonyították, hogy a 12 voltos motorgenerátor hatékony generátorfunkciója ugyanúgy csökkentheti a szén-dioxid-kibocsátást a hagyományos belső égésű motorral meghajtott könnyű haszongépjárművek esetében is, mint az ugyanolyan típusú erőátviteli rendszerrel rendelkező személygépkocsik esetében.
- (8) Ami az M<sub>1</sub> vagy N<sub>1</sub> kategóriájú, nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járműveket illeti, amelyek esetében az ENSZ-EGB 101. számú előírása <sup>(8)</sup> 8. melléklete 5.3.2. pontjának megfelelően lehetőség van a korrigálás nélküli, mért szén-dioxid-kibocsátási értékek vizsgálati eredményként való felhasználására, e határozat értelmezésében helyénvaló őket egyenértékűnek tekinteni az M<sub>1</sub> és N<sub>1</sub> kategóriájú hagyományos belsőégésű motorral meghajtott járművekkel.
- (9) A kérelmezők bizonyították, hogy az (EU) 2017/785 végrehajtási határozatban a hagyományos belső égésű motorral meghajtott személygépkocsik 12 voltos motorgenerátor generátorfunkciójának alkalmazásából eredő szén-dioxid-kibocsátáscsökkentés vizsgálatára meghatározott vizsgálati módszer megfelelő a technológiának a könnyű haszongépjárművekben, valamint egyes M<sub>1</sub> és N<sub>1</sub> kategóriájú nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművekben való használatából eredő szén-dioxid-kibocsátáscsökkentés meghatározásához.
- (10) A kérelmezők azt kérték, hogy a cseppfolyósított szénhidrogéngázzal (LPG), sűrített földgázzal (CNG) vagy E85-tel üzemeltethető személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek növekvő aránya miatt e határozat hatálya terjedjen ki az említett járművekre is, és következőképpen a vizsgálati módszer egyes tényezői ennek megfelelően kerüljenek kiigazításra.
- (11) Figyelembe véve azonban az E85 korlátozott elérhetőségét az uniós piac egészén, a vizsgálati módszer tekintetében nem helyénvaló megkülönböztetni ezt a tüzelőanyagot a benzintől.
- (12) Ami a vizsgálati módszertannak a motorgenerátor bejáratási eljárásával történő kiegészítését illeti, a kérelem nem határozza meg kellő pontossággal a szóban forgó bejáratások elvégzésének részleteit, sem pedig azt, hogy a bejáratással járó hatásokat hogyan kell figyelembe venni. Ezen túlmenően az (EU) 2017/785 végrehajtási határozatban meghatározott vizsgálati módszertannak már szerves része, hogy az ilyen hatásokat szükség esetén figyelembe lehet venni azon követelmény teljesítése mellett, hogy a motorgenerátor generátorfunkciójának hatékonyságát legalább ötször kell mérni. Mivel a motorgenerátorban alkalmazott generátorfunkció hatékonyságának meghatározása a mérési eredmények átlaga alapján történik, az esetleges pozitív vagy negatív bejáratási hatásokat megfelelően figyelembe lehet venni a hatékonyság végső meghatározása során, szükség esetén a mérések számának növelésével. Mindezek alapján a vizsgálati módszertant nem indokolt kiegészíteni a kérelmekben javasolthoz hasonló további speciális bejáratási eljárással.
- (13) A fenti megfontolásokat figyelembe véve, az (EU) 2017/785 végrehajtási határozat szerinti vizsgálati módszertant – néhány tüzelőanyag-specifikus tényezővel kiegészítve – szintén megfelelőnek kell tekinteni az N<sub>1</sub> kategóriájú, belső égésű motorokkal hajtott járművekbe, az M<sub>1</sub> és N<sub>1</sub> kategóriájú, nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművekbe, valamint az N<sub>1</sub> kategóriájú, alternatív tüzelőanyagokkal üzemelő személygépkocsikba szerelt innovatív technológia révén elért szén-dioxid-kibocsátáscsökkentés meghatározásához.

<sup>(7)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 443/2009/EK rendelete (2009. április 23.) a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés keretében az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelmények meghatározásáról (HL L 140., 2009.6.5., 1. o.).

<sup>(8)</sup> <https://circabc.europa.eu/w/browse/f3927eae-29f8-4950-b3b3-d2e700598b52>

<sup>(7)</sup> A Bizottság 692/2008/EK rendelete (2008. július 18.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és végrehajtásáról (HL L 199., 2008.7.28., 1. o.).

<sup>(8)</sup> Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ-EGB) 101. számú előírása – Egységes rendelkezések a csak belső égésű motorral vagy hibrid elektromos hajtással meghajtott személygépkocsiknak a szén-dioxid-kibocsátásuk és tüzelőanyag-fogyasztásuk mérése és/vagy elektromosenergia-fogyasztásuk és elektromos hatóságuk mérése tekintetében, valamint az M<sub>1</sub> és N<sub>1</sub> kategóriájú, csak elektromos hajtással meghajtott járműveknek az elektromosenergia-fogyasztásuk és elektromos hatóságuk mérése tekintetében történő jóváhagyásáról (HL L 138., 2012.5.26., 1. o.).



- (14) A gyártók számára lehetővé kell tenni, hogy az innovatív technológia használatából eredő szén-dioxid-kibocsátás-csökkentés minősítését kérelmezzék egy típusjóváhagyó hatóságtól, amennyiben az e határozatban meghatározott feltételek teljesülnek. E célból a gyártóknak gondoskodniuk kell arról, hogy a minősítési kérelmet egy független és tanúsított szervezet által készített ellenőrzési jelentés kísérje, amely megerősíti, hogy az innovatív technológia megfelel az e határozatban meghatározott feltételeknek, és hogy a kibocsátáscsökkentést az e határozatban ismertetett vizsgálati módszertannal összhangban határozták meg.
- (15) Továbbá az innovatív technológia új járművekben való szélesebb körű alkalmazásának elősegítése érdekében lehetővé kell tenni, hogy a gyártók egyetlen kérelmet nyújthassanak be az egynél több 12 voltos motorgenerátorban alkalmazott hatékony generátorfunkció által elért szén-dioxid-kibocsátáscsökkentés minősítése céljából. E lehetőség alkalmazása esetére helyénvaló ugyanakkor beiktatni egy olyan mechanizmust, amely csak a leghatékonyabb motorgenerátorok alkalmazása számára biztosít ösztönzőket.
- (16) A típusjóváhagyó hatóság felelőssége annak alapos ellenőrzése, hogy az innovatív technológia használatából eredő szén-dioxid-kibocsátáscsökkentés minősítésére vonatkozó, e határozatban meghatározott feltételek teljesülnek-e. A minősítés kibocsátása esetén a felelős típusjóváhagyó hatóságnak biztosítania kell, hogy a minősítéshez figyelembe vett valamennyi elem rögzítésre kerüljön a vizsgálati jelentésben, azt az ellenőrzési jelentéssel együtt őrizték, és a szóban forgó információkat kérésre a Bizottság rendelkezésére bocsássák.
- (17) A 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>(9)</sup> I., VIII. és IX. melléklete szerinti típusjóváhagyási dokumentációban feltüntetendő általános ökoinnovációs kód meghatározása céljából az innovatív technológiához egyedi kódot kell rendelni.
- (18) 2021-től a gyártók fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékeiknek való megfelelését az (EU) 2017/1151 bizottsági rendeletben<sup>(10)</sup> meghatározott, könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárással (WLTP) összhangban meghatározott szén-dioxid-kibocsátások alapján kell megállapítani. Ezért az innovatív technológia révén elért, e határozatra való hivatkozással minősített szén-dioxid-kibocsátáscsökkentést kizárólag a 2020. naptári év tekintetében lehet figyelembe venni a gyártók átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának kiszámítása céljából,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

### 1. cikk

#### Innovatív technológia

A 12 voltos motorgenerátorban alkalmazott, (EU) 2017/785 végrehajtási határozat szerinti hatékony generátorfunkció jóváhagyásra kerül az (EU) 2019/631 rendelet 11. cikke értelmében vett innovatív technológiaként, figyelembe véve, hogy az csak részlegesen tartozik a 692/2008/EK rendeletben meghatározott szabványos vizsgálati eljárás hatálya alá, és feltéve, hogy teljesülnek a következő feltételeknek:

- a) az innovatív technológiát olyan, benzinnel, dízellel, cseppfolyósított szénhidrogéngázzal (LPG), sűrített földgázzal (CNG) vagy E-85-tel üzemelő belső égésű motorral meghajtott könnyű haszongépjárművekbe (N<sub>1</sub>) vagy olyan M<sub>1</sub> vagy N<sub>1</sub> kategóriájú, nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművekbe szerelik be, amelyek megfelelnek a 101. sz. ENSZ EGB-előírás 8. melléklete 5.3.2. szakasza 3. pontjának;
- b) a generátorfunkciónak a mellékletben rögzített módszertan szerint meghatározott hatékonysága:
- nem turbómotoros, benzinnel vagy E-85-tel üzemelő járművek esetében legalább 73,8 %-os;
  - turbómotoros, benzinnel vagy E-85-tel üzemelő járművek esetében legalább 73,4 %-os;
  - dízellel üzemelő járművek esetében legalább 74,2 %-os;

<sup>(9)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2007/46/EK irányelve (2007. szeptember 5.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról (keretirányelv) (HL L 263., 2007.10.9., 1. o.).

<sup>(10)</sup> A Bizottság (EU) 2017/1151 rendelete (2017. június 1.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet kiegészítéséről, a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 692/2008/EK bizottsági rendelet és az 1230/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról, valamint a 692/2008/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 175., 2017.7.7., 1. o.).

- iv. nem turbómotoros, LPG-vel üzemelő járművek esetében legalább 74,6 %-os;
- v. turbómotoros, LPG-vel üzemelő járművek esetében legalább 74,1 %-os;
- vi. nem turbómotoros, CNG-vel üzemelő járművek esetében legalább 76,3 %-os;
- vii. turbómotoros, CNG-vel üzemelő járművek esetében legalább 75,7 %-os.

## 2. cikk

### Viszonyítási alapul szolgáló technológia

A viszonyítási alapul vett technológia egy legfeljebb 7 kg tömegű és 67 %-os hatékonyságú generátor.

## 3. cikk

### A szén-dioxid-kibocsátáscsökkentés minősítésének kérelmezése

- (1) A gyártó e határozatra történő hivatkozással kérelmezheti egy típusjóváahagyó hatóságtól az 1. cikkel összhangban jóváahagyott technológia (a továbbiakban: innovatív technológia) egy vagy egynél több 12 voltos motorgenerátorban való használatából eredő szén-dioxid-kibocsátáscsökkentés minősítését.
- (2) A gyártó gondoskodik arról, hogy a minősítési kérelmet egy független és tanúsított szervezet által készített ellenőrzési jelentés kísérje, amely megerősíti, hogy az 1. cikkben meghatározott feltételek teljesültek.
- (3) Amennyiben a kibocsátáscsökkentés minősítésére a 3. cikknek megfelelően sor került, a gyártó gondoskodik arról, hogy a minősített szén-dioxid-kibocsátáscsökkentést és az 5. cikk (1) bekezdésében említett ökoinnovációs kódot rögzítsék az érintett járművek megfelelőségi nyilatkozatában.

## 4. cikk

### A szén-dioxid-kibocsátáscsökkentés minősítése

- (1) A típusjóváahagyó hatóság megbizonyosodik arról, hogy az innovatív technológia alkalmazása révén elért szén-dioxid-kibocsátáscsökkentés meghatározása a mellékletben ismertetett módszertan felhasználásával történt.
- (2) Amennyiben a gyártó egy járműkivitelre vonatkozóan az innovatív technológiának egynél több 12 voltos motorgenerátorban való használatából eredő szén-dioxid-kibocsátáscsökkentés minősítését kéri, a típusjóváahagyó hatóság meghatározza, hogy a vizsgált 12 voltos motorgenerátorok közül melyik biztosítja a legkisebb mértékű szén-dioxid-kibocsátáscsökkentést. A (4) bekezdés alkalmazásában ezt az értéket kell használni.
- (3) Amennyiben az innovatív technológia kétfajta tüzelőanyaggal üzemelő vagy rugalmas tüzelőanyag-felhasználású járműbe van beszerelve, a jóváahagyó hatóság a következőképpen rögzíti a szén-dioxid-kibocsátáscsökkentést:
  - a) a benzinnel és gáz-halmazállapotú tüzelőanyaggal üzemelő, kettős üzemű járművek esetében az elért szén-dioxid-kibocsátáscsökkentés értéke az LPG vagy a CNG tekintetében;
  - b) a benzinnel és E85-tel üzemelő, rugalmas tüzelőanyag-felhasználású járművek esetében az elért szén-dioxid-kibocsátáscsökkentés értéke a benzin tekintetében.
- (4) A típusjóváahagyó hatóság a vonatkozó típusjóváahagyási dokumentációban rögzíti az (1) és a (2) bekezdéssel összhangban meghatározott minősített szén-dioxid-kibocsátáscsökkentést, valamint az 5. cikk (1) bekezdésében említett ökoinnovációs kódot.
- (5) A típusjóváahagyó hatóság a minősítéshez figyelembe vett valamennyi elemet rögzíti a vizsgálati jelentésben, utóbbit a 3. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzési jelentéssel együtt megőrzi, és a szóban forgó információkat kérésre a Bizottság rendelkezésére bocsátja.
- (6) A típusjóváahagyó hatóság csak akkor minősítheti a szén-dioxid-kibocsátáscsökkentést, ha megállapítja, hogy az innovatív technológia megfelel az 1. cikkben meghatározott feltételeknek, és ha az elért szén-dioxid-kibocsátáscsökkentés legalább 1 g CO<sub>2</sub>/km, amint azt a személygépkocsikra vonatkozóan a 725/2011/EU végrehajtási rendelet 9. cikke (1) bekezdésének a) pontja, vagy a könnyű haszongépjárművekre vonatkozóan a 427/2014/EU végrehajtási rendelet 9. cikke (1) bekezdésének a) pontja előírja.

*5. cikk***Ökoinnovációs kód**

- (1) Az e határozattal jóváhagyott innovatív technológiához a 30-as ökoinnovációs kód tartozik.
- (2) A 2020. naptári évtől az adott ökoinnovációs kód alapján elszámolt szén-dioxid-kibocsátáscsökkentés kizárólag a gyártók átlagos fajlagos kibocsátásának kiszámítása céljából vehető figyelembe.

*6. cikk***Hatálybalépés**

Ez a határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, 2020. május 29-én.

*a Bizottság részéről*  
*az elnök*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## MELLÉKLET

**MÓDSZERTAN AZ EGYES SZEMÉLYGÉPKOCSIKBAN ÉS KÖNNYŰ HASZONGÉPJÁRMŰVEKBE  
VALÓ HASZNÁLATRA SZÁNT 12 VOLTOS MOTORGENERÁTOROKBAN ALKALMAZOTT  
HATÉKONY GENERÁTORFUNKCIÓ SZÉN-DIOXID-KIBOCSÁTÁSCSÖKKENTÉSÉNEK  
MEGHATÁROZÁSÁRA**

## 1. BEVEZETÉS

Annak érdekében, hogy meg lehessen határozni az 1. cikkben megállapított feltételeknek megfelelő egyes személygépkocsikban ( $M_1$ ) és könnyű haszongépjárművekben ( $N_1$ ) való használatra szánt 12 voltos motorgenerátor hatékony generátorfunkciójához (a továbbiakban: innovatív technológia) rendelhető szén-dioxid-kibocsátáscsökkentést, meg kell határozni a következőket:

1. vizsgálati körülmények;
2. vizsgálati berendezés;
3. csúcsteljesítmény;
4. a szén-dioxid-kibocsátás-csökkentés kiszámítása;
5. a szén-dioxid-kibocsátáscsökkentés statisztikai hibahatárának kiszámítása.

## 2. SZIMBÓLUMOK, PARAMÉTEREK ES MÉRTÉKEGYSÉGEK

## Szimbólumok

$C_{CO_2}$	—	szén-dioxid-kibocsátáscsökkentés [g CO <sub>2</sub> /km]
CO <sub>2</sub>	—	szén-dioxid
CF	—	átváltási tényező a 3. táblázatban meghatározottak szerint (törlendő: Table 3)
h	—	frekvencia, az 1. táblázatban meghatározottak szerint
I	—	áramerősség, amelyen a mérést el kell végezni [A]
m	—	a mintán végzett mérések száma
M	—	nyomaték [Nm]
n	—	forgási sebesség [min <sup>-1</sup> ] az 1. táblázatban meghatározottak szerint
P	—	teljesítmény [W]
$S_{\eta_{MG}}$	—	a 12 voltos motorgenerátorban alkalmazott generátorfunkció hatékonyságának szórása (a továbbiakban: a motorgenerátor hatékonysága) [%]
$\overline{S_{\eta_{MG}}}$	—	a motorgenerátor hatékonysága átlagának szórása [%]
$S_{C_{CO_2}}$	—	a teljes szén-dioxid-kibocsátáscsökkentés szórása [g CO <sub>2</sub> /km]
U	—	vizsgálati feszültség, amelyen a mérést el kell végezni [V]
v	—	az új európai menetciklus (NEDC) átlagsebessége [km/h]
$V_{pe}$	—	tényleges energiafogyasztás a 2. táblázatban meghatározottak szerint (törlendő: Table 2)
$\frac{\partial C_{CO_2}}{\partial \eta_{MG}}$	—	a számított szén-dioxid-kibocsátáscsökkentés érzékenysége a motorgenerátor hatékonyságára
$\Delta$	—	különbség
$\eta_B$	—	a viszonyítási alapul vett váltakozó áramú generátor hatékonysága [%]
$\eta_{MG}$	—	a motorgenerátor hatékonysága [%]
$\overline{\eta_{MG_i}}$	—	a motorgenerátor átlagos hatékonysága az i munkaponton [%]

*Alsó indexek*

Az (i) alsó index a munkapontra utal.

A (j) alsó index a mintán végzett mérésre utal.

MG	—	motorgenerátor
m	—	mechanikai
RW	—	valós körülmények
TA	—	típusjövahagyási körülmények
B	—	viszonyítási alap

## 3. A HATÉKONYSÁG MEGHATÁROZÁSA

A motorgenerátor hatékonyságát az ISO 8854:2012 szabvány szerint kell meghatározni, kivéve az e pontban meghatározott elemeket.

A típusjövahagyó hatáság számára bizonyítani kell, hogy a hatékony, 12 voltos motorgenerátor fordulatszám-tartományai megfelelnek az 1. táblázatban megadott fordulatszám-tartományoknak. A méréseket az 1. táblázatban meghatározott különböző munkapontokon kell elvégezni. A motorgenerátor áramerőssége a meghatározás szerint valamennyi munkaponton a névleges áramerősség fele. A motorgenerátor feszültségének és kimeneti áramerősségének minden fordulatszámon állandónak, a feszültségnek pedig 14,3 V-nak kell lennie.

1. táblázat

Munkapont i	Tartásidő [s]	Forgási sebesség $n_i$ [ $\text{min}^{-1}$ ]	Frekvencia $h_i$
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

Az egyes munkapontok hatékonyságát a következő 1. képlettel kell kiszámítani:

1. képlet

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

Minden hatékonyságmérést egymás után legalább ötször kell elvégezni. Az egyes munkapontokon végzett mérések átlagát ( $\overline{\eta_{MG_i}}$ ) ki kell számítani.

A motorgenerátor hatékonyságát ( $\eta_{MG}$ ) a következő 2. képlettel kell kiszámítani.

2. képlet

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

A motorgenerátor alkalmazása valós körülmények ( $\Delta P_{mRW}$ ), illetve típusjövahagyási körülmények ( $\Delta P_{mTA}$ ) között mechanikaienergia-megtakarításhoz. A két érték közötti különbséget ( $\Delta P_m$ ) a következő 3. képlet szerint kell kiszámítani:

3. képlet

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

Ahol  $\Delta P_{mRW}$  a 4. képlet,  $\Delta P_{mTA}$  pedig az 5. képlet szerint kerül kiszámításra.

4. képlet

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

5. képlet

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

Ahol

$P_{RW}$ : a teljesítményigény valós körülmények között (W), azaz 750 W;

$P_{TA}$ : a teljesítményigény típusjövahagyási körülmények között (W), azaz 350 W;

$\eta_B$ : a viszonyítási alapul vett váltakozó áramú generátor hatékonysága (%), azaz 67 %.

#### 4. A SZÉN-DIOXID-KIBOCSÁTÁS-CSÖKKENTÉS KISZÁMÍTÁSA

A 12 voltos motorgenerátorban alkalmazott generátorfunkció által elért szén-dioxid-kibocsátáscsökkenést a 6. képlet szerint kell kiszámítani:

6. képlet

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

Ahol

$v$ : az új európai menetciklus (NEDC) átlagsebessége (km/h), azaz 33,58 km/h;

$V_{Pe}$ : a 2. táblázatban meghatározott tényleges energiafogyasztás;

CF: átváltási tényező a 3. táblázatban meghatározottak szerint.

#### 2. táblázat

#### Tényleges energiafogyasztás

Motor típusa	Tényleges energiafogyasztás ( $V_{Pe}$ ) [l/kWh]
Benzin/E85	0,264
Benzin/E85 turbófeltöltés	0,280
Dízel	0,220
LPG	0,342
LPG turbófeltöltés	0,363
	Tényleges energiafogyasztás ( $V_{Pe}$ ) [m <sup>3</sup> /kWh]
CNG (G20)	0,259
CNG (G20) turbófeltöltés	0,275

## 3. táblázat

## Tüzelőanyag-átváltási tényező

Tüzelőanyag típusa	Átváltási együttható (g CO <sub>2</sub> /l)
Benzin/E85	2 330
Dízel	2 640
LPG	1 629
	Átváltási együttható (g CO <sub>2</sub> /m <sup>3</sup> )
CNG (G20)	1 795

## 5. A STATISZTIKAI HIBA KISZÁMÍTÁSA

A vizsgálati módszer eredményének a mérések által okozott statisztikai hibáit mennyiségileg meg kell határozni. Minden munkapontra ki kell számítani a szórást a 7. képlet szerint:

7. képlet

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

A 12 voltos motorgenerátor hatékonyságának szórását ( $s_{\eta_{MG}}$ ) a 8. képlet szerint kell kiszámítani:

8. képlet

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

A motorgenerátor hatékonyságának szórása ( $s_{\eta_{MG}}$ ) a szén-dioxid-kibocsátáscsökkentés értékének ( $s_{C_{CO_2}}$ ) hibájához vezet. Ezt a hibát a 9. képlet szerint kell kiszámítani:

9. képlet

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

## 6. STATISZTIKAI SZIGNIFIKANCIA

Az innovatív technológiával felszerelt járműtípusok, -változatok és -kivitelek mindegyike esetében igazolni kell, hogy a szén-dioxid-kibocsátáscsökkentésre vonatkozóan a 9. képlettel kiszámított hiba nem haladja meg a teljes szén-dioxid-kibocsátáscsökkentés és a 725/2011/EU végrehajtási rendelet 9. cikkének (1) bekezdésének a) pontjában és a 427/2014/EU végrehajtási rendelet 9. cikkének (1) bekezdésének a) pontjában meghatározott kibocsátáscsökkentési alsó küszöbérték különbségét (lásd a 10. képletet).

10. képlet

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

Ahol

MT: alsó küszöbérték [g CO<sub>2</sub>/km];

C<sub>CO<sub>2</sub></sub>: teljes szén-dioxid-kibocsátáscsökkentés [g CO<sub>2</sub>/km];

S<sub>CO<sub>2</sub></sub>: a teljes szén-dioxid-kibocsátáscsökkentés szórása [g CO<sub>2</sub>/km];

ΔCO<sub>2m</sub>: a 4. táblázatnak megfelelően kiszámított szén-dioxid-korrekciós tényező a motorgenerátor és a viszonyítási alapul vett váltakozó áramú generátor közötti pozitív tömegkülönbség (Δm) miatt.

#### 4. táblázat

#### A plusztömeg miatt alkalmazandó szén-dioxid-korrekciós tényező

Tüzelőanyag típusa	Szén-dioxid-korrekciós tényező (ΔCO <sub>2m</sub> )
Benzin/E85	0,0277 · Δm
Dízel	0,0383 · Δm
LPG	0,0251 · Δm
CNG	0,0209 · Δm

Ebben a táblázatban a Δm a hatékony 12 voltos motorgenerátor beszerelése miatti plusztömeg. A plusztömeg a hatékony 12 voltos motorgenerátor tömege és a viszonyítási alapul vett váltakozó áramú generátor tömege közötti pozitív különbség. A viszonyítási alapul vett váltakozó áramú generátor tömege 7 kg. A plusztömeget a típusjóváahagyó hatósághoz a minősítési kérelemmel együtt benyújtandó ellenőrzési jelentésben ellenőrizni kell és meg kell erősíteni.

#### 7. A SZEMÉLYGÉPKOCSIKBA ÉS KÖNNYŰ HASZONGÉPJÁRMŰVEKBE BEÉPÍTENDŐ, GENERÁTORFUNKCIÓVAL RENDELKEZŐ HATÉKONY 12 VOLTOS MOTORGENERÁTOR

A típusjóváahagyó hatóságnak az e mellékletben előírt vizsgálati módszert alkalmazva, a 12 voltos motorgenerátoron és a viszonyítási alapul vett váltakozó áramú generátoron végzett mérések alapján kell tanúsítania a szén-dioxid-kibocsátáscsökkentést. Ha a szén-dioxid-kibocsátás csökkenése a 725/2011/EU végrehajtási rendelet 9. cikkének (1) bekezdésének a) pontjában vagy a 427/2014/EU végrehajtási rendelet 9. cikkének (1) bekezdésének a) pontjában meghatározott kibocsátáscsökkentési alsó küszöbérték alatt van, akkor az említett két rendelet 11. cikke (2) bekezdésének második albekezdését kell alkalmazni.





ISSN 1977-0731 (elektronikus kiadás)  
ISSN 1725-5090 (nyomtatott kiadás)



**Az Európai Unió Kiadóhivatala**  
2985 Luxembourg  
LUXEMBURG

**HU**