

# Gazzetta ufficiale L 170

## dell'Unione europea



Edizione  
in lingua italiana

Legislazione

63° anno  
2 giugno 2020

### Sommario

#### II Atti non legislativi

##### REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento delegato (UE) 2020/723 della Commissione, del 4 marzo 2020, che stabilisce norme dettagliate per quanto riguarda il riconoscimento dei certificati dei piloti rilasciati da paesi terzi e che modifica il regolamento (UE) n. 1178/2011** ..... 1
- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) 2020/724 della Commissione, del 15 maggio 2020, relativo alla classificazione di talune merci nella nomenclatura combinata** ..... 9
- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) 2020/725 della Commissione, del 26 maggio 2020, relativo alla classificazione di talune merci nella nomenclatura combinata** ..... 12

##### DECISIONI

- ★ **Decisione di esecuzione (UE) 2020/726 della Commissione, del 27 maggio 2020, che rigetta la domanda di protezione di un nome in quanto indicazione geografica a norma dell'articolo 97, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio [Commune de Champagne (IGP)] [notificata con il numero C(2020) 3323]** ..... 15
- ★ **Decisione di esecuzione (UE) 2020/727 della Commissione, del 29 maggio 2020, che chiude il procedimento antidumping relativo alle importazioni di prodotti in fibra di vetro a filamento continuo originari del Bahrein e dell'Egitto** ..... 17
- ★ **Decisione di esecuzione (UE) 2020/728 della Commissione, del 29 maggio 2020, relativa all'approvazione della funzione di generatore efficiente utilizzata nei generatori-starter a 12 V per l'uso in determinate autovetture e determinati veicoli commerciali leggeri come tecnologia innovativa a norma del regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup> ....** 21

(<sup>1</sup>) Testo rilevante ai fini del SEE.

IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola e hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.



## II

(Atti non legislativi)

## REGOLAMENTI

## REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2020/723 DELLA COMMISSIONE

del 4 marzo 2020

**che stabilisce norme dettagliate per quanto riguarda il riconoscimento dei certificati dei piloti rilasciati da paesi terzi e che modifica il regolamento (UE) n. 1178/2011**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 68, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) Con l'adozione del regolamento (UE) 2018/1139, in particolare dell'articolo 68, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati per quanto riguarda il riconoscimento di certificati e altri documenti che attestano la conformità alle norme dell'aviazione civile e sono rilasciati conformemente alla normativa di un paese terzo, e che garantiscono un livello di sicurezza equivalente a quello previsto dal regolamento (UE) 2018/1139.
- (2) L'obiettivo principale del presente regolamento è allineare il quadro giuridico vigente al regolamento (UE) 2018/1139 ed è quindi opportuno trasferire in un atto delegato il contenuto dell'articolo 8, dell'allegato III e delle disposizioni correlate del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione <sup>(2)</sup> che riguardano il riconoscimento dei certificati rilasciati da paesi terzi. Inoltre tali disposizioni dovrebbero ora includere anche norme sul riconoscimento dei certificati relativi a palloni e alianti rilasciati da paesi terzi.
- (3) Nel regolamento (UE) n. 1178/2011 sono elencate le condizioni per il riconoscimento di licenze dei paesi terzi. A determinate condizioni una licenza di pilota rilasciata da un paese terzo può attualmente essere riconosciuta dagli Stati membri oppure il titolare di una tale licenza può ottenere un credito all'atto della presentazione della domanda di licenza in conformità al regolamento (UE) n. 1178/2011. Tale credito è attualmente determinato sulla base di una raccomandazione di un'organizzazione di addestramento autorizzata.
- (4) Le norme applicabili alle organizzazioni di addestramento che forniscono corsi di addestramento per alcune licenze e abilitazioni di pilota non commerciale sono state semplificate ed è stata introdotta l'organizzazione di addestramento dichiarata (DTO) a norma del regolamento (UE) 2018/1119 della Commissione <sup>(3)</sup>. Le norme relative al riconoscimento di licenze dei paesi terzi dovrebbero essere quindi aggiornate al fine di consentire alle DTO di attribuire un credito ai titolari di licenze di paesi terzi che richiedono una licenza rilasciata nell'ambito del quadro giuridico dell'Unione.
- (5) È pertanto opportuno sopprimere l'articolo 8 del regolamento (UE) n. 1178/2011 e l'allegato III del medesimo regolamento, che attualmente stabiliscono requisiti per il riconoscimento delle licenze di paesi terzi,

<sup>(1)</sup> GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1.

<sup>(2)</sup> Regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, del 3 novembre 2011, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 311 del 25.11.2011, pag. 1).

<sup>(3)</sup> Regolamento (UE) 2018/1119 della Commissione, del 31 luglio 2018, che modifica il regolamento (UE) n. 1178/2011 per quanto concerne le organizzazioni di addestramento dichiarate (GU L 204 del 13.8.2018, pag. 13).

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## SEZIONE 1

### DISPOSIZIONI GENERALI

#### Articolo 1

#### **Ambito di applicazione**

Il presente regolamento stabilisce le norme dettagliate concernenti le condizioni di riconoscimento delle licenze di pilota e delle abilitazioni, dei privilegi o dei certificati associati, nonché dei relativi certificati medici rilasciati a norma del diritto di paesi terzi.

#### Articolo 2

#### **Definizioni**

1. Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui al regolamento (UE) n. 1178/2011, al regolamento (UE) 2018/395 della Commissione <sup>(4)</sup> e al regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione <sup>(5)</sup>.
2. Inoltre ai fini del presente regolamento per «voli del costruttore» si intendono i voli di cui all'articolo 6, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione <sup>(6)</sup>.

#### Articolo 3

#### **Riconoscimento delle licenze di paesi terzi**

Fatti salvi gli accordi internazionali conclusi tra l'Unione e un paese terzo a norma dell'articolo 68, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) 2018/1139, gli Stati membri possono:

- a) riconoscere, in conformità alla sezione 2 del presente regolamento, le licenze di pilota, le abilitazioni, i privilegi o i certificati associati, nonché i relativi certificati medici rilasciati a norma del diritto di paesi terzi;
- b) rilasciare, in conformità all'articolo 3 del regolamento (UE) n. 1178/2011, all'articolo 3 *bis* del regolamento (UE) 2018/395 o all'articolo 3 *bis* del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976, a seconda dei casi, licenze equivalenti ai richiedenti che sono già titolari di licenze, abilitazioni, privilegi o certificati equivalenti rilasciati in conformità all'annesso 1 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, firmata il 7 dicembre 1944 a Chicago (la «convenzione di Chicago») da un paese terzo, a condizione che tali richiedenti soddisfino le condizioni di cui alla sezione 3 e tenuto conto di eventuali crediti attribuiti sulla base di una raccomandazione di un'organizzazione di addestramento autorizzata o di un'organizzazione di addestramento dichiarata;
- c) riconoscere ai titolari di una licenza di pilota di linea («ATPL») rilasciata da o per conto di un paese terzo in conformità all'annesso 1 della convenzione di Chicago la totalità dei crediti relativi all'obbligo di frequentare un corso di addestramento prima di sostenere gli esami di conoscenza teorica e il test di abilitazione, a condizione che tali titolari abbiano maturato i requisiti di esperienza richiesti per il rilascio di una ATPL nella corrispondente categoria di aeromobili, come stabilito nell'allegato I, sottoparte F, del regolamento (UE) n. 1178/2011, e a condizione che la licenza del paese terzo contenga l'indicazione dell'abilitazione per tipo valida per l'aeromobile da utilizzare per il test di abilitazione ai fini della ATPL.
- d) rilasciare abilitazioni per tipo di velivolo o elicottero a titolari di licenze rilasciate in conformità al regolamento (UE) n. 1178/2011 nel rispetto dei requisiti stabiliti da un paese terzo per il rilascio di tali abilitazioni; dette abilitazioni sono limitate agli aeromobili immatricolati in quel paese terzo, ma la limitazione può essere revocata se il pilota soddisfa le condizioni di cui all'articolo 10 del presente regolamento.

<sup>(4)</sup> Regolamento (UE) 2018/395 della Commissione, del 13 marzo 2018, che stabilisce regole dettagliate per l'impiego di palloni a norma del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 71 del 14.3.2018, pag. 10).

<sup>(5)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, del 14 dicembre 2018, che stabilisce regole dettagliate per l'impiego di alianti a norma del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 326 del 20.12.2018, pag. 64).

<sup>(6)</sup> Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1).

## SEZIONE 2

## CONVALIDA DELLE LICENZE

## Articolo 4

**Disposizioni generali per la convalida delle licenze**

1. Un'autorità competente di uno Stato membro può convalidare una licenza di pilota rilasciata da un paese terzo in conformità ai requisiti dell'annesso 1 della convenzione di Chicago.
2. Ai fini delle disposizioni del presente regolamento, l'autorità competente dello Stato membro è la seguente:
  - a) per i piloti che risiedono nel territorio dell'Unione, un'autorità competente dello Stato membro in cui si trova il luogo nel quale il pilota è residente o stabilito.
  - b) per i piloti che non risiedono nel territorio dell'Unione, un'autorità competente dello Stato membro in cui si trova la sede principale dell'operatore per il quale effettuano o intendono effettuare attività di volo o in cui è immatricolato il aeromobile con cui effettuano o intendono effettuare attività di volo.
3. La convalida di una licenza di pilota riporta un periodo di validità, di durata non superiore a un anno, e i privilegi ad essa collegati possono essere esercitati solo entro il periodo di validità della licenza.

L'autorità competente che ha convalidato la licenza può prorogarne la validità una sola volta e solo per un massimo di un anno, se durante il periodo di validità il pilota ha presentato richiesta di licenza in conformità all'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011 o se sta frequentando un corso di addestramento ai fini del rilascio di tale licenza. In quest'ultimo caso la proroga copre il periodo di tempo necessario al rilascio della licenza conformemente all'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011.

4. I titolari di una licenza convalidata da uno Stato membro esercitano i propri privilegi in conformità ai requisiti di cui all'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011.

## Articolo 5

**Licenze di pilota per il trasporto aereo commerciale e altre attività commerciali**

Per la convalida delle licenze di pilota per il trasporto aereo commerciale e altre attività commerciali, i titolari devono soddisfare i seguenti requisiti, a seconda dei casi, in funzione dei privilegi che intende ottenere:

- a) soddisfare, sotto forma di test di abilitazione, i requisiti per il ripristino dell'abilitazione per tipo o per classe di cui all'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011, pertinenti in rapporto ai privilegi della licenza posseduta;
- b) dimostrare di conoscere le parti pertinenti dei requisiti operativi e l'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011;
- c) dimostrare la competenza linguistica in conformità all'allegato I (parte FCL), punto FCL.055, del regolamento (UE) n. 1178/2011;
- d) essere titolare di un certificato medico di classe 1 valido, rilasciato in conformità all'allegato IV (Parte medica) del regolamento (UE) n. 1178/2011;
- e) nel caso dei velivoli, oltre ai requisiti di cui alle lettere da a) a d), soddisfare i requisiti in materia di esperienza stabiliti nella tabella 1 dell'allegato del presente regolamento;
- f) nel caso degli elicotteri, oltre ai requisiti di cui alle lettere da a) a d), soddisfare i requisiti in materia di esperienza stabiliti nella tabella 2 dell'allegato del presente regolamento.

## Articolo 6

**Licenze di pilota per attività non commerciali con un'abilitazione al volo strumentale**

Per la convalida delle licenze di pilota privato con un'abilitazione al volo strumentale o delle licenze di pilota commerciale (CPL) e delle licenze di pilota di linea (ATPL) con abilitazione al volo strumentale, laddove il pilota intenda esercitare soltanto i privilegi di pilota privato, i titolari devono soddisfare tutti i seguenti requisiti:

- a) superare il test per l'abilitazione al volo strumentale e per le abilitazioni per tipo o per classe pertinenti in rapporto ai privilegi della licenza posseduta, in conformità all'allegato I (parte FCL), appendici 7 e 9, del regolamento (UE) n. 1178/2011;

- b) dimostrare conoscenze in materia di regolamentazione aeronautica, codici meteorologici aeronautici, pianificazione e prestazioni del volo (IR) e prestazioni umane;
- c) dimostrare la competenza linguistica in conformità all'allegato I (parte FCL), punto FCL.055, del regolamento (UE) n. 1178/2011;
- d) essere titolare almeno di un certificato medico di classe 2 valido, rilasciato conformemente all'annesso 1 della convenzione di Chicago;
- e) avere un'esperienza minima di almeno 100 ore di tempo di volo strumentale come pilota in comando (PIC) nella corrispondente categoria di aeromobili.

#### Articolo 7

### Licenze di pilota per attività non commerciali senza un'abilitazione al volo strumentale

Per la convalida delle licenze di pilota privato o delle licenze CPL e ATPL senza un'abilitazione al volo strumentale, laddove il pilota intenda esercitare soltanto i privilegi di pilota privato, i titolari devono soddisfare tutti i seguenti requisiti:

- a) dimostrare conoscenze in materia di regolamentazione aeronautica e prestazioni umane;
- b) superare il test di abilitazione per la licenza di pilota privato (PPL) come definito nell'allegato I (parte FCL), punto FCL.235, del regolamento (UE) n. 1178/2011;
- c) soddisfare i corrispondenti requisiti dell'allegato I (parte FCL), sottoparte H, del regolamento (UE) n. 1178/2011 per il rilascio di un'abilitazione per tipo o per classe, pertinenti in rapporto ai privilegi della licenza posseduta;
- d) essere titolare almeno di un certificato medico di classe 2, rilasciato conformemente all'annesso 1 della convenzione di Chicago;
- e) dimostrare la competenza linguistica in conformità all'allegato I (parte FCL), punto FCL.055, del regolamento (UE) n. 1178/2011;
- f) avere un'esperienza minima di almeno 100 ore come pilota nella corrispondente categoria di aeromobili.

#### Articolo 8

### Convalida delle licenze di pilota per compiti specifici di durata limitata

1. In deroga alle disposizioni degli articoli che precedono, nel caso di voli del costruttore, un'autorità competente di uno Stato membro può riconoscere una licenza rilasciata da un paese terzo conformemente all'annesso 1 della convenzione di Chicago per un massimo di 12 mesi per compiti specifici di durata limitata, come voli di istruzione per la prima messa in servizio, voli dimostrativi, di trasporto o di prova, a condizione che il richiedente soddisfi i seguenti requisiti:

- a) sia in possesso di una licenza e di un certificato medico appropriati e delle abilitazioni o qualifiche associate rilasciate in conformità all'annesso 1 della convenzione di Chicago;
- b) sia direttamente o indirettamente dipendente di un costruttore di aeromobili o di un'autorità aeronautica.

In questo caso l'autorità competente limita i privilegi del titolare alle attività di istruzione di volo e alle prove per il rilascio iniziale delle abilitazioni per tipo, alla supervisione delle attività iniziali del volo di linea da parte dei piloti dell'operatore, ai voli di consegna o di trasporto, ai voli di linea iniziali, alle dimostrazioni di volo o ai voli di prova, come opportuno rispetto ai compiti previsti dal presente paragrafo.

2. In deroga alle disposizioni degli articoli da 4 a 7, nel caso di voli di competizione o di voli dimostrativi di durata limitata, un'autorità competente di uno Stato membro può convalidare una licenza rilasciata da un paese terzo che consente al titolare di esercitare i privilegi di una PPL, quali specificati nell'allegato I (parte FCL), del regolamento (UE) n. 1178/2011, di una licenza di pilota di pallone (BPL), quali specificati nell'allegato III (parte BFCL), del regolamento (UE) 2018/395, di una licenza di pilota di aliante (SPL), quali specificati nell'allegato III (parte SFCL), del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976, a condizione che siano soddisfatti tutti i seguenti requisiti:

- a) prima dell'evento, l'organizzatore dei voli di competizione o dimostrativi fornisca all'autorità competente prove adeguate su come intenda garantire che il pilota avrà acquisito familiarità con le pertinenti informazioni in materia di sicurezza e gestirà qualsiasi rischio connesso con i voli;
- b) il richiedente sia in possesso di una licenza e di un certificato medico appropriati e delle abilitazioni o qualifiche associate rilasciate in conformità all'annesso 1 della convenzione di Chicago.

3. In deroga alle disposizioni degli articoli da 4 a 7, un'autorità competente di uno Stato membro può convalidare una licenza equivalente a una di quelle di cui al paragrafo 2 e rilasciata da un paese terzo in conformità ai requisiti dell'annesso 1 della convenzione di Chicago per un massimo di 28 giorni per anno civile per compiti specifici di carattere non commerciale, a condizione che il richiedente soddisfi tutti i seguenti requisiti:

- a) sia in possesso di una licenza e di un certificato medico appropriati e delle abilitazioni o qualifiche associate rilasciate in conformità all'annesso 1 della convenzione di Chicago;
- b) abbia completato almeno un volo di acclimatazione con un istruttore qualificato prima di eseguire i compiti specifici di durata limitata.

### SEZIONE 3

#### CONVERSIONE DELLE LICENZE

##### Articolo 9

#### Condizioni per la conversione delle licenze

1. L'autorità competente di uno Stato membro può convertire una licenza relativa alla corrispondente categoria di aeromobili in una PPL in conformità all'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011 contenente un'abilitazione per classe e per tipo a equipaggio singolo, in una BPL in conformità all'allegato III (Parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 o in una SPL in conformità all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976, laddove la licenza originaria sia stata rilasciata in conformità ai requisiti dell'annesso 1 della convenzione di Chicago da un paese terzo e la licenza sia alternativamente:

- a) una licenza equivalente alle licenze di cui al paragrafo 1;
- b) una CPL o una ATPL.

2. Il titolare della licenza da convertire deve soddisfare i seguenti requisiti minimi per la corrispondente categoria di aeromobili:

- a) superare un esame scritto in materia di regolamentazione aeronautica e prestazioni umane;
- b) superare il test di abilitazione PPL, BPL o SPL, a seconda dei casi, in conformità all'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011, all'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 o all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976;
- c) soddisfare i requisiti per il rilascio della corrispondente abilitazione per classe o per tipo, conformemente alla sottoparte H;
- d) essere titolare di un certificato medico come prescritto dall'allegato IV (Parte medica) del regolamento (UE) n. 1178/2011 e rilasciato in conformità al medesimo allegato;
- e) dimostrare la competenza linguistica in conformità all'allegato I (parte FCL), punto FCL.055, del regolamento (UE) n. 1178/2011;
- f) aver completato almeno 100 ore di volo come pilota.

### SEZIONE 4

#### RICONOSCIMENTO DELLE ABILITAZIONI PER CLASSE E PER TIPO

##### Articolo 10

#### Condizioni per il riconoscimento delle abilitazioni per classe e per tipo

Un'abilitazione per classe o per tipo valida, contenuta in una licenza rilasciata da un paese terzo, può essere inserita in una licenza rilasciata in conformità all'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011, a condizione che il richiedente:

- a) soddisfi i requisiti in materia di esperienza e i prerequisiti per il rilascio della corrispondente abilitazione per classe o per tipo in conformità alla parte FCL;
- b) superi il pertinente test di abilitazione per il rilascio dell'abilitazione per tipo o per classe in conformità alla parte FCL;

- c) stia effettuando attività di volo;
- d) abbia non meno di:
  - i) per quanto riguarda le abilitazioni per classe di velivolo, 100 ore di esperienza di volo come pilota in quella classe;
  - ii) per quanto riguarda le abilitazioni per tipo di velivolo, 500 ore di esperienza di volo come pilota in quel tipo;
  - iii) per quanto riguarda gli elicotteri monomotore con una massa massima al decollo certificata fino a 3 175 kg, 100 ore di esperienza di volo come pilota in quel tipo;
  - iv) per quanto riguarda tutti gli altri elicotteri, 350 ore di esperienza di volo come pilota in quel tipo.

*Articolo 11*

**Modifiche del regolamento (UE) n. 1178/2011**

Il regolamento (UE) n. 1178/2011 è così modificato:

- a) l'articolo 8 è soppresso;
- b) l'allegato III è soppresso.

*Articolo 12*

**Entrata in vigore e applicazione**

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 4 marzo 2020

*Per la Commissione*  
*La presidente*  
Ursula VON DER LEYEN

## ALLEGATO

**Condizioni per il riconoscimento delle licenze rilasciate da o per conto di paesi terzi**

Tabella 1

**Requisiti in materia di esperienza richiesti per i velivoli**

Licenza posseduta	Esperienza di volo in ore totali	Privilegi	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 ore come PIC su velivoli a equipaggio plurimo	Trasporto aereo commerciale su velivoli a equipaggio plurimo come PIC	(a)
ATPL(A) o CPL(A)/IR (*)	> 1 500 ore come PIC o copilota su velivoli a equipaggio plurimo conformemente ai requisiti operativi	Trasporto aereo commerciale su velivoli a equipaggio plurimo come copilota	(b)
MPL	> 1 500 ore come copilota su velivoli a equipaggio plurimo conformemente ai requisiti operativi	Trasporto aereo commerciale su velivoli a equipaggio plurimo come copilota	(ba)
CPL(A)/IR	> 1 000 ore come PIC nel trasporto aereo commerciale dall'ottenimento di un'abilitazione IR	Trasporto aereo commerciale su velivoli a equipaggio singolo come PIC	(c)
CPL(A)/IR	> 1 000 ore come PIC o copilota su velivoli a equipaggio singolo conformemente ai requisiti operativi	Trasporto aereo commerciale su velivoli a equipaggio singolo come copilota conformemente ai requisiti operativi	(d)
ATPL(A), CPL(A)/IR, CPL(A)	> 700 ore su velivoli, incluse 200 ore nel ruolo di attività per il quale si intende ottenere il riconoscimento, e 50 ore in quel ruolo negli ultimi 12 mesi	Esercizio dei privilegi su velivoli in operazioni diverse dal trasporto aereo commerciale	(e)
CPL(A)	> 1 500 come PIC nel trasporto aereo commerciale, incluse 500 ore in operazioni con idrovolante	Trasporto aereo commerciale su velivoli a equipaggio singolo come PIC	(f)

(\*) I titolari della licenza CPL(A)/IR su velivoli a equipaggio plurimo devono aver dimostrato di possedere un livello di conoscenza ICAO ATPL(A) prima del riconoscimento.

Tabella 2

**Requisiti in materia di esperienza richiesti per gli elicotteri**

Licenza posseduta	Esperienza di volo in ore totali	Privilegi	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) con abilitazione IR valida	> 1 000 ore come PIC su elicotteri a equipaggio plurimo	Trasporto aereo commerciale su elicotteri a equipaggio plurimo come PIC in operazioni VFR e IFR	(a)
ATPL(H) senza privilegi IR	> 1 000 ore come PIC su elicotteri a equipaggio plurimo	Trasporto aereo commerciale su elicotteri a equipaggio plurimo come PIC in operazioni VFR	(b)
ATPL(H) con abilitazione IR valida	> 1 000 ore come pilota su elicotteri a equipaggio plurimo	Trasporto aereo commerciale su elicotteri a equipaggio plurimo come copilota in operazioni VFR e IFR	(c)

Licenza posseduta	Esperienza di volo in ore totali	Privilegi	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) senza privilegi IR	> 1 000 ore come pilota su elicotteri a equipaggio plurimo	Trasporto aereo commerciale su elicotteri a equipaggio plurimo come copilota in operazioni VFR	(d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 ore come pilota su elicotteri a equipaggio plurimo	Trasporto aereo commerciale su elicotteri a equipaggio plurimo come copilota	(e)
CPL(H)/IR	> 1 000 ore come PIC nel trasporto aereo commerciale dall'ottenimento di un'abilitazione IR	Trasporto aereo commerciale su elicotteri a equipaggio singolo come PIC	(f)
ATPL(H) con o senza privilegi IR, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 ore su elicotteri diversi da quelli certificati secondo CS-27/29 o specifiche di certificazione equivalenti, incluse 200 ore nel ruolo di attività per il quale si intende ottenere il riconoscimento, e 50 ore in quel ruolo negli ultimi 12 mesi	Esercizio dei privilegi su elicotteri in operazioni diverse dal trasporto aereo commerciale	(g)

(\*) titolari della licenza CPL(H)/IR su elicotteri a equipaggio plurimo devono aver dimostrato di possedere un livello di conoscenza ICAO ATPL(H) prima del riconoscimento.

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2020/724 DELLA COMMISSIONE**  
**del 15 maggio 2020**  
**relativo alla classificazione di talune merci nella nomenclatura combinata**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2013, che istituisce il codice doganale dell'Unione <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 57, paragrafo 4, e l'articolo 58, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Al fine di garantire l'applicazione uniforme della nomenclatura combinata allegata al regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio <sup>(2)</sup>, è necessario adottare disposizioni relative alla classificazione delle merci di cui in allegato al presente regolamento.
- (2) Il regolamento (CEE) n. 2658/87 ha fissato le regole generali per l'interpretazione della nomenclatura combinata. Tali regole si applicano inoltre a qualsiasi nomenclatura che la riprenda, totalmente o in parte, o che aggiunga eventuali suddivisioni e che sia stabilita da specifiche disposizioni dell'Unione per l'applicazione di misure tariffarie o di altra natura nell'ambito degli scambi di merci.
- (3) In applicazione di tali regole generali, le merci descritte nella colonna 1 della tabella figurante nell'allegato del presente regolamento dovrebbero essere classificate nel corrispondente codice NC indicato nella colonna 2, in virtù delle motivazioni indicate nella colonna 3.
- (4) È opportuno disporre che le informazioni tariffarie vincolanti rilasciate per le merci interessate dal presente regolamento che non sono conformi al regolamento stesso possano continuare a essere invocate dal titolare per un determinato periodo, in conformità alle disposizioni dell'articolo 34, paragrafo 9, del regolamento (UE) n. 952/2013. Tale periodo dovrebbe essere fissato a tre mesi.
- (5) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato del codice doganale,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Le merci descritte nella colonna 1 della tabella figurante in allegato sono classificate nella nomenclatura combinata nel codice NC indicato nella colonna 2 di detta tabella.

*Articolo 2*

Le informazioni tariffarie vincolanti che non sono conformi al presente regolamento possono continuare a essere invocate per un periodo di tre mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, in conformità alle disposizioni dell'articolo 34, paragrafo 9, del regolamento (UE) n. 952/2013.

<sup>(1)</sup> GU L 269 del 10.10.2013, pag. 1.

<sup>(2)</sup> Regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio, del 23 luglio 1987, relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune (GU L 256 del 7.9.1987, pag. 1).

*Articolo 3*

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 15 maggio 2020

*Per la Commissione*  
*a nome della presidente Philip KERMODE*  
Direttore generale f.f.  
*Direzione generale della Fiscalità*  
*e unione doganale*

---

## ALLEGATO

Descrizione delle merci	Classificazione (codice NC)	Motivazioni
1)	2)	3)
<p>Un articolo a forma di sfera cava costituito da filati, lamelle o forme simili delle voci 5404 o 5405, munito di una piccola apertura rotonda sul cui bordo è inserita una lamella in plastica flessibile che permette di posizionare l'articolo, ad esempio, su fili di luci elettriche (le cosiddette «ghirlande elettriche»).</p> <p>L'articolo si presenta in diversi colori e dimensioni ed è importato singolarmente. È destinato ad essere utilizzato come decorazione da solo o in combinazione con, ad esempio, ghirlande elettriche.</p> <p>(Cfr. illustrazione) (*)</p>	5609 00 00	<p>La classificazione è determinata dalle regole generali 1 e 6 per l'interpretazione della nomenclatura combinata, dalla nota 7, lettera f), e dalla nota 8, lettera a), della sezione XI nonché dal testo del codice NC 5609 00 00.</p> <p>È esclusa la classificazione dell'articolo nel codice NC 9405 99 00 come parte (paralume) di un apparecchio per l'illuminazione, non nominata né compresa altrove, in quanto l'articolo non è riconoscibile per la sua forma o le sue caratteristiche specifiche come parte destinata esclusivamente o principalmente ad essere utilizzata con un apparecchio per l'illuminazione (cfr. anche le note esplicative del sistema armonizzato relative al capitolo 94, parti). L'articolo è destinato ad essere utilizzato con varie luci, con altri articoli decorativi o semplicemente da solo come decorazione interna.</p> <p>L'articolo deve pertanto essere classificato in base alla materia costitutiva nel codice NC 5609 00 00 come manufatti di filati, di lamelle o forme simili delle voci 5404 o 5405, di spago, corde o funi, non nominati né compresi altrove.</p>

(\*) L'immagine è fornita a scopo puramente informativo.



**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2020/725 DELLA COMMISSIONE**  
**del 26 maggio 2020**  
**relativo alla classificazione di talune merci nella nomenclatura combinata**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2013, che istituisce il codice doganale dell'Unione <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 57, paragrafo 4, e l'articolo 58, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- 1) Al fine di garantire l'applicazione uniforme della nomenclatura combinata allegata al regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio <sup>(2)</sup>, è necessario adottare disposizioni relative alla classificazione delle merci di cui in allegato al presente regolamento.
- 2) Il regolamento (CEE) n. 2658/87 ha fissato le regole generali relative all'interpretazione della nomenclatura combinata. Tali regole si applicano inoltre a qualsiasi nomenclatura che la riprenda, totalmente o in parte, o che aggiunga eventuali suddivisioni e che sia stabilita da specifiche disposizioni dell'Unione per l'applicazione di misure tariffarie o di altra natura nell'ambito degli scambi di merci.
- 3) In applicazione di tali regole generali, le merci descritte nella colonna 1 della tabella figurante nell'allegato del presente regolamento dovrebbero essere classificate nel corrispondente codice NC indicato nella colonna 2, in virtù delle motivazioni indicate nella colonna 3.
- 4) È opportuno disporre che le informazioni tariffarie vincolanti rilasciate per le merci interessate dal presente regolamento che non sono conformi al regolamento stesso possano continuare a essere invocate dal titolare per un determinato periodo, conformemente alle disposizioni dell'articolo 34, paragrafo 9, del regolamento (UE) n. 952/2013. Tale periodo dovrebbe essere fissato a tre mesi.
- 5) Il comitato del codice doganale non ha espresso un parere entro il termine fissato dal suo presidente,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Le merci descritte nella colonna 1 della tabella figurante in allegato sono classificate nella nomenclatura combinata nel codice NC indicato nella colonna 2 di detta tabella.

*Articolo 2*

Le informazioni tariffarie vincolanti che non sono conformi al presente regolamento possono continuare a essere invocate per un periodo di tre mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, in conformità alle disposizioni dell'articolo 34, paragrafo 9, del regolamento (UE) n. 952/2013.

<sup>(1)</sup> GU L 269 del 10.10.2013, pag. 1.

<sup>(2)</sup> Regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio, del 23 luglio 1987, relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune (GU L 256 del 7.9.1987, pag. 1).

*Articolo 3*

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 26 maggio 2020

*Per la Commissione*  
*A nome della presidente*  
Philip KERMODE  
*Direttore generale ff.*  
*Direzione generale della Fiscalità e unione doganale*

---

## ALLEGATO

Designazione delle merci	Classificazione (codice NC)	Motivazione
1)	2)	3)
<p>Prodotto composto dai seguenti ingredienti (% in peso):</p> <p>idrocarburi (principalmente paraffinici e naftenici) 94,4</p> <p>acetato di n-butile 5,6</p> <p>Il prodotto è destinato a essere usato come solvente organico composto per sciogliere pitture, vernici e mastici.</p> <p>Il prodotto è presentato in barili da 210 litri, in container da 1 000 litri o sfuso.</p>	3814 00 90	<p>La classificazione è determinata dalle regole generali 1 e 6 per l'interpretazione della nomenclatura combinata e dal testo dei codici NC 3814 00 e 3814 00 90.</p> <p>Si esclude la classificazione nella voce 2710, in quanto i solventi e i diluenti organici composti sono nominati o inclusi altrove [cfr. anche le note esplicative della nomenclatura combinata per le sottovoci da 2710 12 11 a 2710 19 99, punto II. 3., lettera h)].</p> <p>La voce 3814 comprende i solventi e i diluenti organici composti che contengono più del 70 % in peso di olio di petrolio (cfr. anche le note esplicative del sistema armonizzato della voce 3814, punto primo).</p> <p>Il testo della voce 3814 è più specifico del testo della voce 2710, in quanto riguarda non solo la composizione ma anche l'uso del prodotto (cfr. il parere di classificazione del sistema armonizzato 3814.00/3).</p> <p>Il prodotto deve pertanto essere classificato nel codice NC 3814 00 90 come altro solvente organico composto.</p>

# DECISIONI

## DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2020/726 DELLA COMMISSIONE

del 27 maggio 2020

**che rigetta la domanda di protezione di un nome in quanto indicazione geografica a norma dell'articolo 97, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio [Commune de Champagne (IGP)]**

*[notificata con il numero C(2020) 3323]*

**(Il testo in lingua francese è il solo facente fede)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante organizzazione comune dei mercati dei prodotti agricoli e che abroga i regolamenti (CEE) n. 922/72, (CEE) n. 234/79, (CE) n. 1037/2001 e (CE) n. 1234/2007 del Consiglio <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 97, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 97 del regolamento (UE) n. 1308/2013, il 3 novembre 2015 la Commissione ha esaminato la domanda di protezione del nome «Commune de Champagne» come indicazione geografica, trasmessa dalla Comunità della vigna e del vino del comune di Champagne, cantone di Vaud, Svizzera (CVVCCVDCH) e dai suoi membri («il richiedente»).
- (2) In risposta alle richieste di chiarimenti della Commissione, in particolare in merito alla protezione del nome «Commune de Champagne», il 1° dicembre 2016 e il 7 aprile 2017 la CVVCCVDCH ha inviato una nuova versione del disciplinare, accompagnata da una sintesi e da informazioni supplementari.
- (3) La Commissione ha constatato che il nome «Commune de Champagne» non figura nelle denominazioni registrate nel repertorio svizzero delle denominazioni di origine controllate detenute presso l'Ufficio federale dell'agricoltura in applicazione dell'articolo 25 dell'Ordinanza concernente la viticoltura e l'importazione di vino, 916.140 del 14 novembre 2007.
- (4) Inoltre, in seguito all'esame della documentazione presentata dalla CVVCCVDCH, la Commissione ritiene che il nome «Commune de Champagne» non possa essere validamente protetto in Svizzera. In primo luogo, in forza dell'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul commercio di prodotti agricoli <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 8 dell'allegato 7, la Confederazione svizzera ha l'obbligo di proteggere la denominazione «Champagne» sul suo territorio e di riservarla ai vini originari dell'Unione europea. In secondo luogo, la Commissione rileva che l'articolo 32 del regolamento sui vini del cantone di Vaud del 27 maggio 2009 (cantone di Vaud, Confederazione svizzera) riguarda il diritto di indicare la menzione del comune sui vini a denominazione di origine controllata a determinate condizioni. L'articolo stabilisce le regole di etichettatura dei vini a denominazione di origine controllata, nel caso di specie «Bonvillars», nella misura in cui consente di menzionare il comune di provenienza delle uve. Esso non conferisce di per sé alla denominazione «Commune de Champagne» la protezione in quanto indicazione geografica.
- (5) La Commissione constata quindi che il richiedente non ha fornito la prova che il nome in questione è legittimamente protetto nel paese di origine. La condizione di cui all'articolo 94, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 1308/2013 pertanto non è soddisfatta.
- (6) Ne consegue che non sono soddisfatte le condizioni previste al titolo II, capo I, sezione 2, sottosezione 2 «Denominazioni di origine e indicazioni geografiche» del regolamento (UE) n. 1308/2013.

<sup>(1)</sup> GUL 347 del 20.12.2013, pag. 671.

<sup>(2)</sup> GUL 114 del 30.4.2002, pag. 132.

- (7) La domanda di protezione del nome «Commune de Champagne» in quanto indicazione geografica dovrebbe pertanto essere rigettata a norma dell'articolo 97, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 1308/2013.
- (8) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato per l'organizzazione comune dei mercati agricoli,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

La domanda di registrazione del nome «Commune de Champagne» è rigettata.

*Articolo 2*

La Comunità della vigna e del vino del comune di Champagne, cantone di Vaud, Svizzera (CVVCCVDCH) è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 27 maggio 2020

*Per la Commissione*  
Janusz WOJCIECHOWSKI  
*Membro della Commissione*

---

**DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2020/727 DELLA COMMISSIONE****del 29 maggio 2020****che chiude il procedimento antidumping relativo alle importazioni di prodotti in fibra di vetro a filamento continuo originari del Bahrein e dell'Egitto**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2016, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping da parte di paesi non membri dell'Unione europea <sup>(1)</sup> (il «regolamento di base»), in particolare l'articolo 5,

considerando quanto segue:

**1. PROCEDURA****1.1. Apertura**

- (1) Il 3 maggio 2019 la Commissione europea ha aperto un'inchiesta antidumping relativa alle importazioni nell'Unione europea di prodotti in fibra di vetro a filamento continuo («GFR») originari del Bahrein e dell'Egitto («i paesi interessati») a norma dell'articolo 5 del regolamento di base, pubblicando un avviso di apertura nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* <sup>(2)</sup> («l'avviso di apertura»).
- (2) La Commissione ha aperto l'inchiesta a seguito di una denuncia presentata il 21 marzo 2019 dalla European Glass Fibre Producers Association («il denunciante» o «APFE») per conto di produttori che rappresentano oltre il 25 % della produzione totale dell'Unione. La denuncia è stata sostenuta da produttori che rappresentano il 71 % della produzione totale di prodotti in fibra di vetro a filamento continuo dell'Unione.

**1.2. Periodo dell'inchiesta e periodo in esame**

- (3) L'inchiesta relativa al dumping e al pregiudizio ha riguardato il periodo compreso tra il 1° aprile 2018 e il 31 marzo 2019 («periodo di inchiesta» o «PI»). L'analisi delle tendenze utili per valutare il pregiudizio ha riguardato il periodo compreso tra il 1° gennaio 2016 e la fine del periodo dell'inchiesta («il periodo in esame»).

**1.3. Parti interessate**

- (4) Nell'avviso di apertura le parti interessate sono state invitate a contattare la Commissione per partecipare all'inchiesta. Inoltre la Commissione ha espressamente informato il denunciante, gli altri produttori noti dell'Unione, i produttori esportatori noti, gli importatori, fornitori e utilizzatori noti, gli operatori commerciali, nonché le associazioni notoriamente interessate all'apertura dell'inchiesta, invitandoli a partecipare.

<sup>(1)</sup> GUL 176 del 30.6.2016, pag. 21.

<sup>(2)</sup> GU C 151 del 3.5.2019, pag. 4.

- (5) Le parti interessate hanno avuto la possibilità di presentare osservazioni sull'apertura dell'inchiesta e di chiedere un'audizione con la Commissione e/o il consigliere auditore nei procedimenti in materia commerciale.

#### 1.4. Campionamento

- (6) Nell'avviso di apertura la Commissione ha indicato che avrebbe potuto ricorrere al campionamento selezionando le parti interessate a norma dell'articolo 17 del regolamento di base.

##### 1.4.1. Campionamento dei produttori dell'Unione

- (7) Nell'avviso di apertura la Commissione ha comunicato di avere selezionato in via provvisoria un campione di produttori dell'Unione. La Commissione ha selezionato il campione in base al massimo volume rappresentativo della produzione che poteva ragionevolmente essere esaminato nel periodo di tempo disponibile.

- (8) Non sono pervenute osservazioni in merito alla selezione del campione.

##### 1.4.2. Campionamento degli importatori indipendenti

- (9) Per decidere se il campionamento fosse necessario e, in tal caso, selezionare un campione, la Commissione ha invitato gli importatori indipendenti a fornire le informazioni specificate nell'avviso di apertura.

- (10) Dato che solo due importatori indipendenti hanno compilato i moduli di campionamento, il campionamento non è stato applicato.

##### 1.4.3. Campionamento dei produttori esportatori del Bahrein e dell'Egitto

- (11) Poiché vi è un solo produttore esportatore in ciascun paese, la Commissione non ha fatto ricorso a un campionamento dei produttori esportatori del Bahrein e dell'Egitto.

##### 1.4.4. Risposte al questionario e visite di verifica

- (12) La Commissione ha inviato questionari ai due produttori esportatori, ai tre produttori dell'Unione inclusi nel campione e ai due importatori indipendenti. Agli utilizzatori è stato fornito un questionario da compilare, qualora lo desiderassero, invece di presentare una comunicazione.

- (13) La Commissione ha ricevuto le risposte al questionario da entrambi i produttori esportatori, da tutti i produttori dell'Unione inclusi nel campione e da entrambi gli importatori indipendenti. Alla Commissione sono pervenute risposte al questionario anche da due utilizzatori.

- (14) La Commissione ha raccolto e verificato tutte le informazioni ritenute necessarie per la determinazione del dumping, del conseguente pregiudizio nonché dell'interesse dell'Unione.

- (15) La metodologia e la correttezza dei dati raccolti dai denunciati ai fini degli indicatori macroeconomici sono state controllate mediante visite di verifica a norma dell'articolo 16 del regolamento di base, condotte presso le sedi dei consulenti legali dei denunciati.

- (16) Visite di verifica a norma dell'articolo 16 del regolamento di base sono state condotte presso le sedi delle seguenti società:

produttori dell'Unione e società collegate:

- 3B Fibreglass, Battice, Belgio,
- Johns Manville Slovakia a.s., Trnava, Slovacchia,
- European Owens Corning Fibreglass SPRL, Watermael-Boitsfort, Belgio;

importatori indipendenti dell'Unione:

- Euroresins UK Limited, Ellesmere Port, Regno Unito,
- Helm AG, Amburgo, Germania;

utilizzatori indipendenti nell'Unione:

- Polykemi, Ystad, Svezia,
- società A (<sup>3</sup>);

produttore esportatore con sede in Egitto e società collegate:

- Jushi Group:
- Jushi Egypt for Fiberglass Industry S.A.E., Egitto,
- Jushi France SAS, Francia,
- Jushi Italia srl, Italia,
- Jushi Spain SA, Spagna;

produttore esportatore con sede in Bahrein e società collegate:

- CPIC Group
  - CPIC Abahsain Fiberglass W.L.L., Bahrein,
  - CPIC Europe B.V., Paesi Bassi.

## 2. PRODOTTO IN ESAME E PRODOTTO SIMILE

### 2.1. Prodotto oggetto dell'inchiesta

- (17) Il prodotto oggetto della presente inchiesta è costituito da filati tagliati («chopped strands») di fibra di vetro, di lunghezza non superiore a 50 mm; da filati accoppiati in parallelo senza torsione («rovings») in fibra di vetro, esclusi i rovings in fibra di vetro che sono impregnati e rivestiti e subiscono una perdita alla combustione superiore al 3 % (determinata secondo la norma ISO 1887); e da feltri («mats») costituiti da filamenti di fibra di vetro, ad eccezione dei feltri in lana di vetro («il prodotto oggetto dell'inchiesta»). Il prodotto oggetto dell'inchiesta è noto come «rinforzi in fibra di vetro» o «GFR».
- (18) Il prodotto in esame è il prodotto oggetto dell'inchiesta originario del Bahrein e dell'Egitto.
- (19) Il prodotto in esame è attualmente classificato con i codici NC 7019 11 00, ex 7019 12 00, 7019 31 00 (codici TARIC 7019 12 00 22, 7019 12 00 25, 7019 12 00 26 e 7019 12 00 39).

### 2.2. Prodotto simile

- (20) Dall'inchiesta è emerso che i seguenti prodotti hanno le stesse caratteristiche fisiche, chimiche e tecniche di base e sono destinati agli stessi impieghi di base:
- a) il prodotto in esame;
  - b) il prodotto fabbricato e venduto sul mercato interno del Bahrein e dell'Egitto;
  - c) il prodotto fabbricato e venduto nell'Unione dall'industria dell'Unione.
- (21) La Commissione ha deciso, ai fini della presente inchiesta, che tali prodotti sono pertanto prodotti simili ai sensi dell'articolo 2, lettera c), del regolamento di base.

## 3. PROCEDURA

- (22) Nella sua lettera alla Commissione del 19 marzo 2020 il denunciante ha ritirato la denuncia.
- (23) A norma dell'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento di base, in caso di ritiro della denuncia da parte del denunciante, il procedimento può essere chiuso a meno che tale chiusura non sia contraria all'interesse dell'Unione.
- (24) La Commissione ha ritenuto che il procedimento antidumping dovesse essere chiuso poiché dall'inchiesta non sono emerse considerazioni tali da dimostrare che tale chiusura sarebbe contraria all'interesse dell'Unione.

---

(<sup>3</sup>) La società A ha chiesto l'anonimato in quanto si esporrebbe a un notevole rischio di ritorsione commerciale qualora alcuni produttori percepissero tale condotta come contraria ai loro interessi.

- (25) Le parti interessate sono state informate di conseguenza e hanno avuto modo di presentare osservazioni. Alla Commissione non sono pervenute osservazioni indicanti che tale chiusura sarebbe contraria all'interesse dell'Unione.
- (26) La Commissione è quindi giunta alla conclusione che è opportuno chiudere il procedimento antidumping relativo alle importazioni nell'Unione di GFR originari del Bahrein e dell'Egitto.
- (27) La presente decisione è conforme al parere del comitato istituito dall'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento di base,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

Il procedimento antidumping riguardante le importazioni nell'Unione di filati tagliati («chopped strands») di fibra di vetro, di lunghezza non superiore a 50 mm, di filati accoppiati in parallelo senza torsione («rovings») in fibra di vetro, esclusi i rovings in fibra di vetro che sono impregnati e rivestiti e subiscono una perdita alla combustione superiore al 3 % (determinata secondo la norma ISO 1887) e di feltri («mats») costituiti da filamenti in fibra di vetro, originari del Bahrein e dell'Egitto e attualmente classificati con i codici NC 7019 11 00, ex 7019 12 00, 7019 31 00 (codici TARIC 7019 12 00 22, 7019 12 00 25, 7019 12 00 26 e 7019 12 00 39), è chiuso.

*Articolo 2*

La presente decisione entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Fatto a Bruxelles, il 29 maggio 2020

*Per la Commissione*

*La presidente*

Ursula VON DER LEYEN

---

**DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2020/728 DELLA COMMISSIONE****del 29 maggio 2020****relativa all'approvazione della funzione di generatore efficiente utilizzata nei generatori-starter a 12 V per l'uso in determinate autovetture e determinati veicoli commerciali leggeri come tecnologia innovativa a norma del regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 11, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

- (1) Il 20 settembre 2019, i costruttori 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 e il fornitore Valeo Electrification Systems, in conformità all'articolo 12 bis del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 <sup>(2)</sup> della Commissione, hanno presentato congiuntamente una richiesta di modifica della decisione di esecuzione (UE) 2017/785 della Commissione <sup>(3)</sup> al fine di estendere l'approvazione della tecnologia innovativa al suo uso in determinati veicoli ibridi elettrici non a ricarica esterna (HEV NOVC) della categoria M<sub>1</sub> e determinate autovetture che possono essere alimentate da alcuni combustibili alternativi.
- (2) Il 1° ottobre 2019, i costruttori 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 e il fornitore Valeo Electrification Systems, in conformità all'articolo 11 del regolamento (UE) 2019/631, hanno presentato congiuntamente una domanda di approvazione, come tecnologia innovativa, della funzione di generatore efficiente nei generatori-starter a 12 V per l'uso in determinati veicoli commerciali leggeri, compresi alcuni veicoli HEV NOVC e veicoli commerciali leggeri che possono essere alimentati con alcuni carburanti alternativi.
- (3) Un generatore-starter a 12 V può funzionare come un motore elettrico che converte l'energia elettrica in energia meccanica o come un generatore che converte l'energia meccanica in energia elettrica, analogamente a quanto fa un alternatore. La tecnologia oggetto della richiesta di modifica e della domanda di approvazione è definita come una funzione di generatore efficiente del generatore-starter a 12 V.
- (4) Considerando che la richiesta di modifica e la domanda di approvazione fanno riferimento alla medesima tecnologia innovativa e che per il suo uso nelle categorie di veicoli interessate si applicano le stesse condizioni, è opportuno trattare sia la richiesta di modifica sia la domanda di approvazione in un'unica decisione.
- (5) La richiesta di modifica e la domanda di approvazione sono state valutate conformemente all'articolo 11 del regolamento (UE) 2019/631, ai regolamenti di esecuzione (UE) n. 725/2011 e n. 427/2014 della Commissione <sup>(4)</sup>, e alle linee guida tecniche per la preparazione di domande di approvazione di tecnologie innovative ai sensi del

<sup>(1)</sup> GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13.

<sup>(2)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 della Commissione, del 25 luglio 2011, che stabilisce una procedura di approvazione e certificazione di tecnologie innovative per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 194 del 26.7.2011, pag. 19).

<sup>(3)</sup> Decisione di esecuzione (UE) 2017/785 della Commissione, del 5 maggio 2017, relativa all'approvazione di generatori-starter a 12 Volt efficienti per l'impiego in autovetture con motore a combustione interna convenzionale quale tecnologia innovativa per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 118 del 6.5.2017, pag. 20).

<sup>(4)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 427/2014 della Commissione, del 25 aprile 2014, che stabilisce una procedura di approvazione e certificazione di tecnologie innovative per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri a norma del regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 125 del 26.4.2014, pag. 57).

regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(5)</sup> (versione luglio 2018) <sup>(6)</sup>. Entrambe soddisfacevano i requisiti formali; a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2019/631, erano corredate in particolare di una relazione di verifica effettuata da un organismo indipendente e certificato.

- (6) La funzione di generatore efficiente di un generatore-starter a 12 V è già stata approvata per l'impiego in autovetture con motore a combustione interna convenzionale con la decisione di esecuzione (UE) 2017/785 come tecnologia innovativa in grado di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> in un modo che è solo parzialmente coperto dalle misurazioni effettuate nell'ambito della prova delle emissioni nel quadro del nuovo ciclo di guida europeo di cui al regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione <sup>(7)</sup>. La valutazione dimostra che l'eco-innovazione approvata è in grado di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> alle stesse condizioni anche per altre categorie di veicoli.
- (7) Più precisamente, i richiedenti hanno dimostrato che la funzione di generatore efficiente di un generatore-starter a 12 V è in grado di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> nei veicoli commerciali leggeri con motore a combustione interna convenzionale, come per le autovetture con lo stesso tipo di propulsione.
- (8) Per quanto riguarda i veicoli HEV NOVC delle categorie M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> per i quali, conformemente all'allegato 8, punto 5.3.2, del regolamento UN/ECE n. 101 <sup>(8)</sup>, possono essere usati valori misurati di emissione di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante senza correzione, ai fini della presente decisione è opportuno considerarli equivalenti ai veicoli M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> con motore a combustione interna convenzionale.
- (9) I richiedenti hanno dimostrato che il metodo di prova di cui alla decisione di esecuzione (UE) 2017/785 per determinare i risparmi di CO<sub>2</sub> ottenuti con la funzione di generatore efficiente nei generatori-starter 12 V in autovetture con motore a combustione interna convenzionale è idoneo a determinare tali risparmi derivanti dall'uso della tecnologia nei veicoli commerciali leggeri nonché per alcuni veicoli HEV NOVC delle categorie M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub>.
- (10) I richiedenti hanno chiesto che, a motivo della crescente percentuale di autovetture e veicoli commerciali leggeri che possono essere alimentati con gas di petrolio liquefatto (GPL), gas naturale compresso (GNC) o E85, il campo di applicazione della presente decisione includa anche tali veicoli e che pertanto alcuni fattori nel metodo di prova siano adeguati di conseguenza.
- (11) Considerando la limitata disponibilità di E85 sul mercato dell'Unione nel suo complesso, non è tuttavia opportuno distinguere questo carburante dalla benzina ai fini del metodo di prova.
- (12) Per quanto riguarda l'aggiunta al metodo di prova di una procedura di rodaggio per il generatore-starter, la domanda non ne stabilisce con sufficiente precisione le modalità di esecuzione, né specifica come tenere conto degli effetti prodotti. Inoltre, il fatto che si possa tenere conto di simili effetti, ove necessario, è già previsto nel metodo di prova illustrato nella decisione di esecuzione (UE) 2017/785, in quanto è richiesto che l'efficienza della funzione di generatore del generatore-starter sia misurata almeno cinque volte. Poiché l'efficienza della funzione di generatore del generatore-starter è determinata sulla base della media dei risultati delle misurazioni, eventuali effetti del rodaggio, positivi o negativi, possono essere adeguatamente presi in considerazione nella determinazione finale dell'efficienza, se necessario aumentando il numero delle misurazioni. In tale contesto, non è opportuno integrare il metodo di prova con una specifica procedura di rodaggio supplementare come proposto nelle domande.
- (13) Considerato quanto precede, il metodo di prova di cui alla decisione di esecuzione (UE) 2017/785, con l'aggiunta di alcuni fattori specifici del carburante, dovrebbe essere considerato adatto a determinare i risparmi di CO<sub>2</sub> ottenuti dalla tecnologia innovativa di cui sono dotati i veicoli N<sub>1</sub> con motore a combustione interna, i veicoli HEV NOVC delle categorie M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> e i veicoli M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> che possono essere alimentati da determinati carburanti alternativi.

<sup>(5)</sup> Regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri (GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1).

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

<sup>(7)</sup> Regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1).

<sup>(8)</sup> Regolamento n. 101 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) — Disposizioni uniformi relative all'omologazione delle autovetture con solo motore a combustione interna o con motopropulsore ibrido elettrico per quanto riguarda la misurazione dell'emissione di biossido di carbonio e del consumo di carburante e/o la misurazione del consumo di energia elettrica e dell'autonomia elettrica, e dei veicoli delle categorie M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> con solo motopropulsore elettrico per quanto riguarda la misurazione del consumo di energia elettrica e dell'autonomia elettrica (GU L 138 del 26.5.2012, pag. 1).

- (14) I costruttori dovrebbero avere la possibilità di chiedere a un'autorità di omologazione la certificazione dei risparmi di CO<sub>2</sub> derivanti dall'uso della tecnologia innovativa laddove siano soddisfatte le condizioni di cui alla presente decisione. A tal fine, i costruttori dovrebbero accertarsi che la domanda di certificazione sia accompagnata da una relazione di verifica redatta da un organismo indipendente e certificato che confermi che la tecnologia innovativa soddisfa le condizioni stabilite nella presente decisione e che i risparmi sono stati determinati conformemente al metodo di prova di cui alla presente decisione.
- (15) Per facilitare una più ampia diffusione della tecnologia innovativa nei veicoli nuovi, il costruttore dovrebbe anche avere la facoltà di presentare un'unica domanda per la certificazione dei risparmi di CO<sub>2</sub> ottenuti dalle funzioni di generatore efficienti usate in vari generatori-starter a 12 V. È tuttavia opportuno garantire che, laddove si usufruisca di tale facoltà, si applichi un meccanismo che promuove solo la diffusione dei generatori-starter che offrono la massima efficienza.
- (16) Spetta all'autorità di omologazione verificare accuratamente che siano soddisfatte le condizioni di cui alla presente decisione per la certificazione dei risparmi di CO<sub>2</sub> derivanti dall'uso di una tecnologia innovativa. Se la certificazione è rilasciata, l'autorità di omologazione responsabile deve garantire che tutti gli elementi presi in considerazione per la certificazione siano registrati in una relazione di prova che accompagna la relazione di verifica e che insieme a questa viene conservata, e che tali informazioni siano messe a disposizione della Commissione su richiesta.
- (17) Al fine di determinare il codice generale di eco-innovazione da utilizzare nei pertinenti documenti di omologazione di cui agli allegati I, VIII e IX della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(9)</sup>, è necessario attribuire un codice individuale da utilizzare per la tecnologia innovativa.
- (18) A decorrere dal 2021, il rispetto da parte dei costruttori dei loro obiettivi specifici per le emissioni di CO<sub>2</sub> deve essere stabilito sulla base delle emissioni di CO<sub>2</sub> determinate conformemente alla procedura di prova per i veicoli leggeri armonizzata a livello mondiale (WLTP) di cui al regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione <sup>(10)</sup>. I risparmi di CO<sub>2</sub> derivanti dalla tecnologia innovativa certificati conformemente alla presente decisione possono pertanto essere presi in considerazione nel calcolo delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> dei costruttori solo per l'anno civile 2020,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### Articolo 1

### Tecnologia innovativa

La funzione di generatore efficiente utilizzata in un generatore-starter a 12 V, di cui alla decisione di esecuzione (UE) 2017/785, è approvata come tecnologia innovativa ai sensi dell'articolo 11 del regolamento (UE) 2019/631, tenendo conto del fatto che è solo parzialmente coperta dalla procedura di prova standard di cui al regolamento (CE) n. 692/2008 e alle seguenti condizioni:

- a) la tecnologia innovativa è installata in veicoli commerciali leggeri (N<sub>1</sub>) con motori a combustione interna alimentati a benzina, diesel, gas di petrolio liquefatto (GPL), gas naturale compresso (GNC) o E85, o in veicoli ibridi elettrici non a ricarica esterna (HEV NOVC) della categoria M<sub>1</sub> o N<sub>1</sub> che sono conformi all'allegato 8, paragrafo 5.3.2, punto 3, del regolamento n. 101 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite;
- b) l'efficienza della funzione di generatore, determinata secondo il metodo di cui all'allegato, è almeno:
- i) 73,8 % per i veicoli a benzina, o a E85, senza turbocompressore;
  - ii) 73,4 % per i veicoli a benzina, o a E85, con turbocompressore;
  - iii) 74,2 % per i veicoli diesel;

<sup>(9)</sup> Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli («direttiva quadro») (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

<sup>(10)</sup> Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1° giugno 2017, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione e il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 1).

- iv) 74,6 % per i veicoli a GPL senza turbocompressore;
- v) 74,1 % per i veicoli a GPL con turbocompressore;
- vi) 76,3 % per i veicoli a GNC senza turbocompressore;
- vii) 75,7 % per i veicoli a GNC con turbocompressore.

#### Articolo 2

### **Tecnologia di riferimento**

La tecnologia di riferimento è un alternatore con una massa massima di 7 kg e un'efficienza del 67 %.

#### Articolo 3

### **Domanda di certificazione dei risparmi di CO<sub>2</sub>**

1. Il costruttore può chiedere a un'autorità di omologazione di certificare i risparmi di CO<sub>2</sub> derivanti dall'uso della tecnologia approvata conformemente all'articolo 1 («la tecnologia innovativa») per uno o vari generatori-starter a 12 V con riferimento alla presente decisione.
2. Il costruttore si assicura che la domanda di certificazione sia accompagnata da una relazione di verifica redatta da un organismo indipendente e certificato che confermi che sono state rispettate le condizioni di cui all'articolo 1.
3. Se i risparmi di CO<sub>2</sub> sono stati certificati conformemente all'articolo 3, il costruttore assicura che i risparmi certificati e il codice di eco-innovazione di cui all'articolo 5, paragrafo 1, siano registrati nei certificati di conformità dei veicoli interessati.

#### Articolo 4

### **Certificazione dei risparmi di CO<sub>2</sub>**

1. L'autorità di omologazione si assicura che i risparmi di CO<sub>2</sub> ottenuti grazie all'uso della tecnologia innovativa siano stati determinati applicando il metodo di cui all'allegato.
2. Se un costruttore richiede la certificazione dei risparmi di CO<sub>2</sub> derivanti dall'uso della tecnologia innovativa di diversi generatori-starter a 12 V in relazione a una versione di un veicolo, l'autorità di omologazione determina quale dei generatori-starter a 12 V sottoposti a prova genera i risparmi di CO<sub>2</sub> più bassi. Tale valore è utilizzato ai fini del paragrafo 4.
3. Se la tecnologia innovativa è montata su un veicolo bicarburante o policarburante, l'autorità di omologazione registra i risparmi di CO<sub>2</sub> come segue:
  - a) per i veicoli bicarburante che fanno uso di benzina e gas, il valore dei risparmi di CO<sub>2</sub> con riferimento al GPL o al GNC;
  - b) per i veicoli policarburante che fanno uso di benzina e E85, il valore dei risparmi di CO<sub>2</sub> con riferimento alla benzina.
4. L'autorità di omologazione registra nella pertinente documentazione di omologazione i risparmi di CO<sub>2</sub> certificati determinati conformemente al paragrafo 1 o 2 e il codice dell'eco-innovazione di cui all'articolo 5, paragrafo 1.
5. L'autorità di omologazione registra tutti gli elementi considerati ai fini della certificazione in una relazione di prova che accompagna la relazione di verifica di cui all'articolo 3, paragrafo 2, e che insieme a questa viene conservata, e su richiesta mette tali informazioni a disposizione della Commissione.
6. L'autorità di omologazione certifica i risparmi di CO<sub>2</sub> solo se ritiene che la tecnologia innovativa soddisfa le condizioni di cui all'articolo 1 e se il risparmio di CO<sub>2</sub> ottenuto è pari a 1 g CO<sub>2</sub>/km o superiore, come specificato all'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 nel caso delle autovetture, o all'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) n. 427/2014 nel caso dei veicoli commerciali leggeri.

*Articolo 5***Codice di eco-innovazione**

1. Alla tecnologia innovativa approvata dalla presente decisione è attribuito il codice di eco-innovazione n. 30.
2. I risparmi di CO<sub>2</sub> registrati in riferimento a tale codice di eco-innovazione possono essere presi in considerazione solo per il calcolo delle emissioni specifiche medie di un costruttore per l'anno civile 2020.

*Articolo 6***Entrata in vigore**

La presente decisione entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Fatto a Bruxelles, il 29 maggio 2020

*Per la Commissione*  
*La president*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ALLEGATO

**METODO PER DETERMINARE I RISPARMI DI CO<sub>2</sub> DELLA FUNZIONE DI GENERATORE EFFICIENTE NEI GENERATORI-STARTER A 12 V PER DETERMINATE AUTOVETTURE E DETERMINATI VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI**

## 1. INTRODUZIONE

Al fine di determinare i risparmi di emissioni di CO<sub>2</sub> attribuibili alla funzione di generatore efficiente di un generatore-starter a 12 V (di seguito «la tecnologia innovativa»), destinata a determinate autovetture (M<sub>1</sub>) e determinati veicoli commerciali leggeri (N<sub>1</sub>) che soddisfano le condizioni di cui all'articolo 1, è necessario stabilire quanto segue:

- (1) le condizioni di prova;
- (2) le apparecchiature di prova;
- (3) la determinazione della potenza di picco erogata;
- (4) il calcolo dei risparmi di CO<sub>2</sub>;
- (5) il calcolo del margine statistico dei risparmi di CO<sub>2</sub>.

## 2. SIMBOLI, PARAMETRI E UNITÀ

*Simboli*

$C_{CO_2}$	—	Risparmi di CO <sub>2</sub> [g CO <sub>2</sub> /km]
CO <sub>2</sub>	—	Biossido di carbonio
CF	—	Fattore di conversione come definito nella tabella 3
h	—	Frequenza come definita nella tabella 1
I	—	Intensità della corrente usata per la misurazione [A]
m	—	Numero di misurazioni del campione
M	—	Coppia motrice [Nm]
n	—	Frequenza di rotazione [min <sup>-1</sup> ] come definita nella tabella 1
P	—	Potenza [W]
$S_{\eta_{MG}}$	—	Deviazione standard dell'efficienza della funzione di generatore del generatore-starter a 12 V (di seguito «l'efficienza del generatore-starter») [%]
$S_{\overline{\eta_{MG}}}$	—	Deviazione standard dell'efficienza media del generatore-starter [%]
$S_{C_{CO_2}}$	—	Deviazione standard del risparmio totale di CO <sub>2</sub> [g CO <sub>2</sub> /km]
U	—	Tensione di prova usata per la misurazione [V]
v	—	Velocità media di guida del NEDC ( <i>New European Driving Cycle</i> - Nuovo ciclo di guida europeo) [km/h]
$V_{pe}$	—	Consumo di energia effettiva come definito nella tabella 2
$\frac{\partial C_{CO_2}}{\partial \eta_{MG}}$	—	Sensibilità dei risparmi calcolati di CO <sub>2</sub> connessi all'efficienza del generatore-starter
$\Delta$	—	Differenza
$\eta_B$	—	Efficienza dell'alternatore di riferimento [%]
$\eta_{MG}$	—	Efficienza del generatore-starter [%]
$\overline{\eta_{MG}_i}$	—	Efficienza media del generatore-starter al punto di funzionamento i [%]

*Pedici*

L'indice (i) si riferisce al punto di funzionamento

L'indice (j) si riferisce alla misurazione del campione

MG	—	Generatore-starter ( <i>motor-generator</i> )
m	—	Profilo meccanico
RW	—	Condizioni reali
TA	—	Condizioni di omologazione
B	—	Riferimento

## 3. DETERMINAZIONE DELL'EFFICIENZA

L'efficienza del generatore-starter è determinata conformemente alla norma ISO 8854:2012, ad eccezione degli elementi specificati nel presente punto.

La coerenza degli intervalli di velocità del generatore-starter a 12 V rispetto a quelli di cui alla tabella 1 è attestata dalla documentazione di prova fornita all'autorità di omologazione. Le misurazioni sono effettuate in vari punti di funzionamento, come definito nella tabella 1. L'intensità della corrente del generatore-starter è definita come la metà della corrente nominale per tutti i punti di funzionamento. Il voltaggio e la corrente di uscita del generatore-starter devono essere mantenuti costanti a 14,3 V per ogni velocità.

Tabella 1

Punto di funzionamento i	Periodo di stabilizzazione [s]	Frequenza di rotazione $n_i$ [ $\text{min}^{-1}$ ]	Frequenza $h_i$
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

L'efficienza in ciascun punto di funzionamento è calcolata con la seguente formula 1.

*Formula 1*

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

Tutte le misurazioni dell'efficienza sono effettuate consecutivamente almeno cinque (5) volte. La media delle misurazioni si calcola in ciascun punto di funzionamento  $\overline{\eta_{MG_i}}$ .

L'efficienza del generatore-starter  $\eta_{MG}$  è calcolata con la formula 2.

*Formula 2*

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

Il generatore-starter consente un risparmio di potenza meccanica in condizioni reali  $\Delta P_{mRW}$  e in condizioni di omologazione  $\Delta P_{mTA}$ . La differenza tra i due valori  $\Delta P_m$  è calcolata con la formula 3.

Formula 3

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

Dove  $\Delta P_{mRW}$  è calcolato con la formula 4 e  $\Delta P_{mTA}$  con la formula 5.

Formula 4

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

Formula 5

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

Dove:

$P_{RW}$ : potenza necessaria in condizioni reali [W], pari a 750 W

$P_{TA}$ : requisito di potenza in condizioni di omologazione [W], pari a 350 W

$\eta_B$ : efficienza dell'alternatore di riferimento [%], pari a 67 %

#### 4. CALCOLO DEI RISPARMI DI CO<sub>2</sub>

I risparmi di CO<sub>2</sub> della funzione di generatore in un generatore-starter a 12 V sono calcolati con la formula 6.

Formula 6

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

Dove:

$v$ : velocità media di guida del NEDC [km/h], pari a 33,58 km/h

$V_{pe}$ : consumo di potenza effettiva come definito nella tabella 2

$CF$ : fattore di conversione come definito nella tabella 3

Tabella 2

#### Consumo di energia effettiva

Tipo di motore	Consumo di energia effettiva ( $V_{pe}$ ) [l/kWh]
Benzina/E85	0,264
Benzina/E85 turbo	0,280
Diesel	0,220
GPL	0,342
GPL turbo	0,363
	Consumo di energia effettiva ( $V_{pe}$ ) [m <sup>3</sup> /kWh]
GNC (G20)	0,259
GNC (G20) turbo	0,275

Tabella 3

**Fattore di conversione del carburante**

Tipo di carburante	Fattore di conversione (CF) [g CO <sub>2</sub> /l]
Benzina/E85	2 330
Diesel	2 640
GPL	1 629
	Fattore di conversione (CF) [g CO <sub>2</sub> /m <sup>3</sup> ]
GNC (G20)	1 795

## 5. CALCOLO DELL'ERRORE STATISTICO

Nei risultati del metodo di prova si quantificano gli errori statistici causati dalle misurazioni. Per ogni punto di funzionamento si calcola la deviazione standard con la formula 7.

Formula 7

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

La deviazione standard del valore dell'efficienza del generatore-starter a 12 V ( $s_{\eta_{MG}}$ ) è calcolata con la formula 8.

Formula 8

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

La deviazione standard dell'efficienza del generatore-starter ( $s_{\eta_{MG}}$ ) comporta un errore nei risparmi di CO<sub>2</sub> ( $s_{C_{CO_2}}$ ). Tale errore è calcolato con la formula 9.

Formula 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. SIGNIFICATIVITA STATISTICA

È necessario che sia dimostrata per ogni tipo, variante e versione di un veicolo provvisto della tecnologia innovativa per il quale l'errore sui risparmi di CO<sub>2</sub> calcolato applicando la formula 9 non è maggiore rispetto alla differenza tra il risparmio totale di CO<sub>2</sub> e la soglia minima di risparmio specificata dall'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 e dall'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) n. 427/2014 (cfr. formula 10).

Formula 10

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

Dove:

MT: soglia minima di riduzione [g CO<sub>2</sub>/km]

C<sub>CO<sub>2</sub></sub>: risparmio totale di CO<sub>2</sub> [g CO<sub>2</sub>/km]

S<sub>C<sub>CO<sub>2</sub></sub></sub>: deviazione standard del risparmio totale di CO<sub>2</sub> [g CO<sub>2</sub>/km]

ΔCO<sub>2m</sub>: coefficiente di correzione della CO<sub>2</sub> dovuto alla differenza positiva della massa (Δm) tra generatore-starter e alternatore di riferimento, calcolato conformemente alla tabella 4

Tabella 4

**Coefficiente di correzione del CO<sub>2</sub> per tener conto della massa in eccesso**

Tipo di carburante	Coefficiente di correzione CO <sub>2</sub> (ΔCO <sub>2m</sub> )
Benzina/E85	0,0277 · Δm
Diesel	0,0383 · Δm
GPL	0,0251 · Δm
GNC	0,0209 · Δm

Nella presente tabella, Δm è la massa in eccesso dovuta all'installazione del generatore-starter efficiente a 12 V. La massa in eccesso è la differenza positiva tra la massa del generatore-starter efficiente a 12 V e la massa dell'alternatore di riferimento. La massa dell'alternatore di riferimento è 7 kg. La massa in eccesso deve essere verificata e confermata nella relazione di verifica da presentare all'autorità di omologazione insieme con la domanda di certificazione.

**7. IL GENERATORE-STARTER A 12 V CON UNA FUNZIONE DI GENERATORE EFFICIENTE DA INSTALLARE NELLE AUTOVETTURE E NEI VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI**

L'autorità di omologazione certifica il risparmio di CO<sub>2</sub> determinato in base alle misurazioni del generatore-starter a 12 V e dell'alternatore di riferimento usando il metodo di prova indicato nel presente allegato. Se il risparmio di emissioni di CO<sub>2</sub> è inferiore alla soglia di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 o all'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) n. 427/2014, si applica l'articolo 11, paragrafo 2, secondo comma, di detti regolamenti.



ISSN 1977-0707 (edizione elettronica)  
ISSN 1725-258X (edizione cartacea)



**Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea**  
2985 Lussemburgo  
LUSSEMBURGO

**IT**