



Inhoud

II Niet-wetgevingshandelingen

VERORDENINGEN

- ★ **Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/723 van de Commissie van 4 maart 2020 tot vaststelling van gedetailleerde regels met betrekking tot de erkenning van pilootcertificaten van derde landen en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1178/2011** 1
- ★ **Uitvoeringsverordening (EU) 2020/724 van de Commissie van 15 mei 2020 tot indeling van bepaalde goederen in de gecombineerde nomenclatuur** 9
- ★ **Uitvoeringsverordening (EU) 2020/725 van de Commissie van 26 mei 2020 tot indeling van bepaalde goederen in de gecombineerde nomenclatuur** 12

BESLUITEN

- ★ **Uitvoeringsbesluit (EU) 2020/726 van de Commissie van 27 mei 2020 tot afwijzing van een aanvraag tot bescherming van een naam als beschermde geografische aanduiding overeenkomstig artikel 97, lid 4, van Verordening (EU) nr. 1308/2013 van het Europees Parlement en de Raad (Commune de Champagne (BGA)) (kennisgeving geschied onder nummer C(2020) 3323)** 15
- ★ **Uitvoeringsbesluit (EU) 2020/727 van de Commissie van 29 mei 2020 tot beëindiging van de antidumpingprocedure betreffende de invoer van continuglasvezelproducten van oorsprong uit Bahrein en Egypte** 17
- ★ **Uitvoeringsbesluit (EU) 2020/728 van de Commissie van 29 mei 2020 betreffende de goedkeuring van de in motor-generatoren van 12 V gebruikte efficiënte generatorfunctie voor gebruik in bepaalde personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen als innoverende technologie uit hoofde van Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾** 21

⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst.

II

(Niet-wetgevingshandelingen)

VERORDENINGEN

GEDELEGEERDE VERORDENING (EU) 2020/723 VAN DE COMMISSIE

van 4 maart 2020

tot vaststelling van gedetailleerde regels met betrekking tot de erkenning van pilootcertificaten van derde landen en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1178/2011

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad ⁽¹⁾, en met name artikel 68, lid 3,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Met de vaststelling van Verordening (EU) 2018/1139, en met name artikel 68, is de Commissie nu gemachtigd om gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de erkenning van certificaten en andere documenten waaruit blijkt dat overeenkomstig de wetten van een derde land opgestelde burgerluchtvaartregels zijn nageleefd en dat gezorgd is voor een veiligheidsniveau dat gelijkwaardig is aan dat van Verordening (EU) 2018/1139.
- (2) De hoofddoelstelling van deze verordening is het huidige rechtskader in overeenstemming te brengen met Verordening (EU) 2018/1139; de inhoud van artikel 8, bijlage III en de daarmee verband houdende bepalingen van Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie ⁽²⁾ inzake de erkenning van certificaten van derde landen moeten derhalve worden overgeheveld naar een gedelegeerde handeling. Bovendien moeten ook regels inzake de erkenning van certificaten van derde landen voor zweefvliegtuigen en ballonnen in die bepalingen worden opgenomen.
- (3) In Verordening (EU) nr. 1178/2011 worden de voorwaarden voor de erkenning van bevoegdheidsbewijzen van derde landen opgesomd. Onder bepaalde omstandigheden kan een door een derde land afgegeven bevoegdheidsbewijs als piloot nu door een lidstaat worden erkend of kan de houder van een dergelijk bevoegdheidsbewijs vrijstelling krijgen als hij een aanvraag voor een bevoegdheidsbewijs indient overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1178/2011. Die vrijstelling wordt nu bepaald op basis van een aanbeveling van een erkende opleidingsorganisatie.
- (4) De regels die van toepassing zijn op opleidingsorganisaties die opleiding verstrekken voor bepaalde niet-commerciële bevoegdheidsbewijzen als piloot en bevoegdverklaringen, zijn vereenvoudigd en bij Verordening (EU) 2018/1119 van de Commissie ⁽³⁾ is het begrip gedeclareerde opleidingsorganisatie ingevoerd. De regels met betrekking tot de erkenning van bevoegdheidsbewijzen van derde landen moeten derhalve worden geactualiseerd teneinde gedeclareerde opleidingsorganisaties in staat te stellen vrijstelling te verlenen aan houders van bevoegdheidsbewijzen van derde landen die een aanvraag indienen voor bevoegdheidsbewijzen volgens het rechtskader van de Unie.
- (5) Artikel 8 van Verordening (EU) nr. 1178/2011 en bijlage III bij die verordening, die eisen voor de erkenning van bevoegdheidsbewijzen van derde landen bevatten, moeten derhalve worden geschrapt,

⁽¹⁾ PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1.

⁽²⁾ Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 311 van 25.11.2011, blz. 1).

⁽³⁾ Verordening (EU) 2018/1119 van de Commissie van 31 juli 2018 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1178/2011 betreffende gedeclareerde opleidingsorganisaties (PB L 204 van 13.8.2018, blz. 13).

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

AFDELING 1

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Toepassingsgebied

In deze verordening zijn gedetailleerde regels vastgesteld betreffende voorwaarden voor de erkenning van bevoegdheidsbewijzen als piloot en de bijbehorende bevoegdverklaringen, rechten of certificaten, en de bijbehorende medische certificaten die zijn afgegeven overeenkomstig de wetten van derde landen.

Artikel 2

Definities

1. Met het oog op de toepassing van de onderhavige verordening gelden de definities van Verordening (EU) nr. 1178/2011, Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie ⁽⁴⁾ en Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie ⁽⁵⁾.
2. Voorts wordt, met het oog op de toepassing van deze verordening, verstaan onder “vluchten van fabrikanten”: de in artikel 6, lid 3, van Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie ⁽⁶⁾ bedoelde vluchten.

Artikel 3

Erkenning van bevoegdheidsbewijzen van derde landen

Onverminderd internationale overeenkomsten die zijn gesloten tussen de Unie en een derde land overeenkomstig artikel 68, lid 1, onder a), van Verordening (EU) 2018/1139, mogen lidstaten:

- a) overeenkomstig afdeling 2 van de onderhavige verordening bevoegdheidsbewijzen als piloot en de bijbehorende bevoegdverklaringen, rechten of certificaten, en de bijbehorende medische certificaten die zijn afgegeven overeenkomstig de wetten van derde landen, erkennen;
- b) overeenkomstig artikel 3 van Verordening (EU) nr. 1178/2011, artikel 3 bis van Verordening (EU) 2018/395 of artikel 3 bis van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976, al naargelang van toepassing, gelijkwaardige bevoegdheidsbewijzen afgeven aan aanvragers die al houder zijn van een gelijkwaardig bevoegdheidsbewijs, bevoegdverklaring, recht of certificaat dat overeenkomstig bijlage 1 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, ondertekend op 7 december 1944 in Chicago (“het Verdrag van Chicago”) door een derde land is afgegeven, voor zover die aanvragers voldoen aan de eisen van afdeling 3, en rekening houdende met eventuele vrijstellingen op basis van een aanbeveling van een erkende opleidingsorganisatie of een gedeclareerde opleidingsorganisatie;
- c) volledige vrijstelling verlenen van de eisen om een opleiding te volgen alvorens het theorie-examen en de vaardigheidstest af te leggen, aan houders van een bewijs van bevoegdheid als verkeersvlieger (ATPL) dat door of namens een derde land is afgegeven overeenkomstig bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago, voor zover die houders voldoen aan de ervaringseisen voor de afgifte van aan ATPL in de relevante categorie luchtvaartuigen, zoals vastgesteld in subdeel F van bijlage I bij Verordening (EU) nr. 1178/2011, en voor zover het bevoegdheidsbewijs van het derde land een geldige typebevoegdverklaring bevat voor het luchtvaartuig dat moet worden gebruikt voor de ATPL-vaardigheidstest;
- d) typebevoegdverklaringen voor vleugelvliegtuigen of helikopters afgeven aan houders van overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1178/2011 afgegeven bevoegdheidsbewijzen die voldoen aan de eisen die door een derde land, zijn vastgesteld voor de afgifte van dergelijke bevoegdverklaringen; die bevoegdverklaringen zijn beperkt tot in dat derde land geregistreerde luchtvaartuigen, maar deze beperking kan worden opgeheven als de piloot voldoet aan de eisen van artikel 10 van deze verordening.

⁽⁴⁾ Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie van 13 maart 2018 tot vaststelling van gedetailleerde regels voor vluchtuitvoeringen met ballonnen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 71 van 14.3.2018, blz. 10).

⁽⁵⁾ Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie van 14 december 2018 tot vaststelling van gedetailleerde regels voor vluchtuitvoeringen met zweefvliegtuigen overeenkomstig Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 326 van 20.12.2018, blz. 64).

⁽⁶⁾ Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 296 van 25.10.2012, blz. 1).

AFDELING 2

VALIDERING VAN BEVOEGDHEIDSBEWIJZEN*Artikel 4***Algemene bepalingen voor de validering van bevoegdheidsbewijzen**

1. Een bevoegde autoriteit van een lidstaat mag een bevoegdheidsbewijs als piloot dat door een derde land is afgegeven overeenkomstig de eisen van bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago, valideren.
2. Met het oog op de toepassing van de bepalingen van deze verordening, wordt verstaan onder “bevoegde autoriteit van een lidstaat”:
 - a) voor piloten die verblijven op het grondgebied van de Unie: een bevoegde autoriteit van de lidstaat van een plaats waar een piloot verblijft of gevestigd is;
 - b) voor piloten die niet op het grondgebied van een lidstaat verblijven: een bevoegde autoriteit van de lidstaat waar de exploitant waarvoor ze vliegen of beogen te vliegen zijn hoofdvestiging heeft, of waar het luchtvaartuig waarop zij vliegen of beogen te vliegen, is geregistreerd.
3. De validering van een bevoegdheidsbewijs is hoogstens één jaar geldig; de aan het bevoegdheidsbewijs verbonden rechten mogen alleen tijdens deze geldigheidstermijn worden uitgeoefend.

De bevoegde autoriteit die het bevoegdheidsbewijs heeft gevalideerd, kan de geldigheidstermijn slechts één keer met maximum één jaar verlengen, als de piloot tijdens de geldigheidstermijn een aanvraag heeft ingediend voor een bevoegdheidsbewijs overeenkomstig bijlage I (deel-FCL) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 of een opleiding volgt met het oog op de afgifte van een dergelijk bevoegdheidsbewijs. In dat laatste geval moet de verlenging de periode omvatten die nodig is voor de afgifte van het bevoegdheidsbewijs overeenkomstig bijlage I (deel-FCL) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011.

4. De houders van een door een lidstaat gevalideerd bevoegdheidsbewijs oefenen hun rechten uit overeenkomstig de eisen van bijlage I (deel-FCL) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011.

*Artikel 5***Bewijzen van bevoegdheid voor commercieel luchtvervoer en andere commerciële activiteiten**

Voor de validering van bevoegdheidsbewijzen als piloot voor commercieel luchtvervoer en andere commerciële activiteiten moeten de houders voldoen aan de volgende eisen, al naargelang de rechten die zij willen verkrijgen:

- a) bij wijze van vaardigheidstest voldoen aan de eisen voor de nieuwe validering van een type- of klassebevoegdverklaring van bijlage I (deel-FCL) van Verordening (EU) nr. 1178/2011, voor zover relevant voor de rechten van het bevoegdheidsbewijs waarvan zij houder zijn;
- b) hun kennis aantonen van de relevante delen van de operationele eisen en bijlage I (deel-FCL) van Verordening (EU) nr. 1178/2011;
- c) hun talenkennis aantonen overeenkomstig FCL.055 van bijlage I (deel-FCL) van Verordening (EU) nr. 1178/2011;
- d) houder zijn van een geldig medisch certificaat van klasse 1, afgegeven overeenkomstig bijlage IV (deel-MED) van Verordening (EU) nr. 1178/2011;
- e) in het geval van vleugelvliegtuigen, naast de eisen onder a) tot en met d), voldoen aan de ervaringsvereisten die zijn uiteengezet in tabel 1 in de bijlage bij deze verordening;
- f) in het geval van helikopters, naast de eisen onder a) tot en met d), voldoen aan de ervaringsvereisten die zijn uiteengezet in tabel 2 in de bijlage bij deze verordening.

*Artikel 6***Bewijzen van bevoegdheid voor niet-commerciële activiteiten met een bevoegdverklaring instrumentvliegen**

Voor de validering van bevoegdheidsbewijzen als privépiloot met een bevoegdverklaring instrumentvliegen, of CPL (Commercial Pilot Licences)- en ATPL (Airline Transport Pilot Licences)-bevoegdheidsbewijzen met een bevoegdverklaring instrumentvliegen waarbij de piloot van plan is om enkel de bevoegdheden als privépiloot uit te oefenen, moeten de houders voldoen aan de volgende eisen:

- a) de vaardigheidstest afleggen voor de bevoegdverklaring instrumentvliegen en de type- of klassebevoegdverklaringen die van toepassing zijn op de bevoegdheden van het bevoegdheidsbewijs waarvan zij houder zijn, in overeenstemming met aanhangsels 7 en 9 van bijlage I (deel-FCL) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011;

- b) aantonen over de vereiste kennis te beschikken van luchtvaartwetgeving, meteorologie en vluchtplanning en -prestaties en menselijke prestaties;
- c) hun talenkennis aantonen overeenkomstig FCL.055 van bijlage I (deel-FCL) van Verordening (EU) nr. 1178/2011;
- d) houder zijn van ten minste een geldige medische verklaring van klasse 2 conform bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago;
- e) ten minste 100 uur instrumentvliegtijd als gezagvoerder hebben volbracht in de relevante luchtvaartuigcategorie.

Artikel 7

Bewijzen van bevoegdheid voor niet-commerciële activiteiten zonder een bevoegdverklaring instrumentvliegen

Voor de validering van bevoegdheidsbewijzen als privépiloot, of CPL- en ATPL-bevoegdheidsbewijzen zonder een bevoegdverklaring instrumentvliegen waarbij de piloot van plan is om enkel de bevoegdheden als privépiloot uit te oefenen, moeten de houders voldoen aan de volgende eisen:

- a) aantonen over de vereiste kennis te beschikken van luchtvaartwetgeving en menselijke prestaties;
- b) slagen in de vaardigheidstest voor het bevoegdheidsbewijs als privépiloot (PPL), zoals bepaald in FCL.235 van bijlage I (deel-FCL) van Verordening (EU) nr. 1178/2011;
- c) voldoen aan de relevante eisen van subdeel H van bijlage I (deel-FCL) van Verordening (EU) nr. 1178/2011, voor de afgifte van een type- of klassebevoegdverklaring, voor zover relevant voor de rechten van het bevoegdheidsbewijs waarvan zij houder zijn;
- d) houder zijn van ten minste een medische verklaring van klasse 2 overeenkomstig bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago;
- e) hun talenkennis aantonen overeenkomstig FCL.055 van bijlage I (deel-FCL) van Verordening (EU) nr. 1178/2011;
- f) ten minste 100 uur vliegervaring als piloot hebben volbracht in de relevante luchtvaartuigcategorie.

Artikel 8

Validatie van bevoegdheidsbewijzen voor specifieke taken van beperkte duur

1. Niettegenstaande de bepalingen van de bovenstaande artikelen, mag een bevoegde autoriteit van een lidstaat, in het geval van vluchten van de fabrikant, een bevoegdheidsbewijs aanvaarden dat overeenkomstig bijlage 1 van het Verdrag van Chicago door een derde land is afgegeven voor maximaal twaalf maanden voor specifieke taken van beperkte duur, zoals instructievluchten voor eerste ingebruikneming, demonstratie-, ferry- of testvluchten, op voorwaarde dat de aanvrager voldoet aan de volgende eisen:

- a) houder zijn van een geschikt bewijs van bevoegdheid, medisch certificaat en bijbehorende bevoegdverklaringen of kwalificaties afgegeven conform bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago;
- b) direct of indirect in dienst zijn bij een fabrikant van luchtvaartuigen of bij een luchtvaartautoriteit.

In dit geval kan de bevoegde autoriteit de rechten van de houder beperken tot het geven van vlieg instructie en het uitvoeren van vliegtests voor de initiële afgifte van typebevoegdverklaringen, het toezicht op de eerste lijnvluchten door de piloten van de exploitanten, het uitvoeren van ferryvluchten, eerste lijnvluchten, vlieg demonstraties of testvluchten, al naargelang van toepassing voor de in deze alinea voorziene taken.

2. Bij wijze van uitzondering op de artikelen 4 tot en met 7 mag een bevoegde autoriteit van een lidstaat, voor wedstrijd- of demonstratievluchten van beperkte duur, een door een derde land afgegeven bevoegdheidsbewijs dat de houder het recht verleent de bevoegdheden van een PPL uit te voeren, zoals gespecificeerd in bijlage I (deel-FCL) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011, een bevoegdheidsbewijs als piloot van luchtballonnen (BPL), zoals gespecificeerd in bijlage III (deel-BFCL) van Verordening (EU) 2018/395, of een bevoegdheidsbewijs als piloot van zweefvliegtuigen (SPL), zoals gespecificeerd in bijlage III (deel-SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976, valideren, voor zover alle onderstaande voorwaarden zijn vervuld:

- a) voorafgaand aan het evenement verstrekt de organisator van de wedstrijd- of demonstratievluchten voldoende bewijzen aan de bevoegde autoriteit van de wijze waarop hij garandeert dat de piloot vertrouwd is met de relevante veiligheidsinformatie en van de manier waarop hij alle met de vluchten gepaard gaande risico's beheerst;
- b) de aanvrager is houder van een passend bevoegdheidsbewijs, medisch certificaat en bijbehorende bevoegdverklaringen of kwalificaties afgegeven overeenkomstig bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago.

3. Bij wijze van uitzondering op de bepalingen van de artikelen 4 tot en met 7 kan een bevoegde autoriteit van een lidstaat een bevoegdheidsbewijs valideren dat gelijkwaardig is aan een van de in lid 2 vermelde bevoegdheidsbewijzen die overeenkomstig de eisen van bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago door een derde land zijn afgegeven om gedurende hoogstens 28 dagen per kalenderjaar specifieke niet-commerciële taken te verrichten, voor zover de aanvrager voldoet aan alle onderstaande eisen:

- a) houder zijn van een geschikt bewijs van bevoegdheid, medisch certificaat en bijbehorende bevoegdverklaringen of kwalificaties afgegeven overeenkomstig bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago;
- b) ten minste één vlucht voltooid hebben met een gekwalificeerde instructeur alvorens de specifieke taken van beperkte duur uit te voeren.

AFDELING 3

OMZETTING VAN BEVOEGDHEIDSBEWIJZEN

Artikel 9

Voorwaarden voor de omzetting van bevoegdheidsbewijzen

1. De bevoegde autoriteit van een lidstaat kan een bevoegdheidsbewijs voor de relevante categorie luchtvaartuigen omzetten in een PPL overeenkomstig bijlage I (deel-FCL) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 met een klasse- of typebevoegdverklaring voor één piloot, een BPL overeenkomstig bijlage III (deel-BFCL) bij Verordening (EU) 2018/395 of een SPL overeenkomstig bijlage III (deel-SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976, als het oorspronkelijke bevoegdheidsbewijs overeenkomstig de eisen van bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago is afgegeven door een derde land en het bevoegdheidsbewijs:

- a) gelijkwaardig is aan de in lid 1 vermelde bevoegdheidsbewijzen, of
- b) een CPL of ATPL is.

2. De houders van het om te zetten bewijs van bevoegdheid moeten voldoen aan de onderstaande minimumeisen voor de betreffende luchtvaartuigcategorie:

- a) slagen voor een schriftelijk examen in luchtvaartwetgeving en menselijke prestaties;
- b) slagen in de PPL-, BPL- of SPL-vaardigheidstest, al naargelang het geval, overeenkomstig bijlage I (deel-FCL) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011, bijlage III (deel-BFCL) bij Verordening (EU) 2018/395 of bijlage III (deel-SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976;
- c) voldoen aan de eisen voor de afgifte van de betreffende klasse- of typebevoegdverklaring overeenkomstig subdeel H;
- d) houder zijn van een medisch certificaat, zoals vereist en afgegeven overeenkomstig bijlage IV (deel-MED) van Verordening (EU) nr. 1178/2011;
- e) hun talenkennis aantonen overeenkomstig FCL.055 van bijlage I (deel-FCL) van Verordening (EU) nr. 1178/2011;
- f) ten minste 100 vliegreizen hebben voltooid als piloot.

AFDELING 4

AANVAARDING VAN KLASSE- EN TYPEBEVOEGDVERKLARINGEN

Artikel 10

Voorwaarden voor de aanvaarding van klasse- en typebevoegdverklaringen

Een geldige klasse- of typebevoegdverklaring in een door een derde land afgegeven bevoegdheidsbewijs kan worden ingevoegd in een overeenkomstig bijlage I (deel-FCL) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 afgegeven bevoegdheidsbewijs, op voorwaarde dat de aanvrager:

- a) voldoet aan de ervaringseisen en de toelatingseisen voor de afgifte van de betreffende type- of klassebevoegdverklaring overeenkomstig deel-FCL;
- b) slaagt voor de betreffende vaardigheidstest voor de afgifte van de betreffende type- of klassebevoegdverklaring overeenkomstig deel-FCL;

- c) als piloot regelmatig actief is;
- d) beschikt over niet minder dan:
 - i) voor klassebevoegdverklaringen voor vleugelvliegtuigen, 100 uur vliegervaring als piloot in die klasse;
 - ii) voor typebevoegdverklaringen voor vleugelvliegtuigen, 500 uur vliegervaring als piloot in dat type;
 - iii) voor éénmotorige helikopters met een maximale startmassa van 3 175 kg, 100 uur vliegervaring als piloot in dat type;
 - iv) voor alle andere helikopters, 350 uur vliegervaring als piloot in dat type.

Artikel 11

Wijzigingen van Verordening (EU) nr. 1178/2011

Verordening (EU) nr. 1178/2011 wordt als volgt gewijzigd:

- a) Artikel 8 wordt geschrapt.
- b) Bijlage III wordt geschrapt.

Artikel 12

Inwerkingtreding en toepassing

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 4 maart 2020.

Voor de Commissie
De voorzitter
Ursula VON DER LEYEN

BIJLAGE

Voorwaarden voor de aanvaarding van bewijzen van bevoegdheid die zijn afgegeven door of in naam van derde landen

Tabel 1

Ervaringseisen voor vleugelvliegtuigen

Bewijs van bevoegdheid	Totaal aantal uren vliegervaring	Rechten	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 uur als PIC op meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen	Commercieel luchtvervoer in meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen als PIC	(a)
ATPL(A) of CPL(A)/IR (*)	> 1 500 uur als PIC of tweede bestuurder op meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen volgens operationele eisen	Commercieel luchtvervoer in meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen als copiloot	(b)
MPL	> 1 500 uur als copiloot op meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen volgens operationele eisen	Commercieel luchtvervoer in meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen als copiloot	(ba)
CPL(A)/IR	> 1 000 uur als PIC in commercieel luchtvervoer sinds het behalen van een IR	Commercieel luchtvervoer in éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen als PIC	(c)
CPL(A)/IR	> 1 000 uur als PIC of als copiloot in éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen volgens operationele eisen	Commercieel luchtvervoer in éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen als copiloot volgens de operationele vereisten	(d)
ATPL(A), CPL(A)/IR, CPL(A)	> 700 uur in vleugelvliegtuigen, inclusief 200 uur activiteiten in de rol waarvoor aanvaarding wordt verlangd, en 50 uur in die rol in de afgelopen twaalf maanden	Uitoefening van bevoegdheden in vleugelvliegtuigen in andere operaties dan voor commercieel luchtvervoer	(e)
CPL(A)	> 1 500 uur als PIC in commercieel luchtvervoer, inclusief 500 uur op watervliegtuigen	Commercieel luchtvervoer in éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen als PIC	(f)

(*) Houders van een CPL(A)/IR op meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen moeten vóór de aanvaarding hebben aangetoond dat zij kennis op ICAO ATPL(A)-niveau bezitten.

Tabel 2

Ervaringseisen voor helikopters

Bewijs van bevoegdheid	Totaal aantal uren vliegervaring	Rechten	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) geldige IR	> 1 000 uur als PIC op meerpiloot-gecertificeerde helikopters	Commercieel luchtvervoer in meerpiloot-gecertificeerde helikopters als PIC in VFR- en IFR-operaties	(a)
ATPL(H) geen IR-bevoegdheden	> 1 000 uur als PIC op meerpiloot-gecertificeerde helikopters	Commercieel luchtvervoer in meerpiloot-gecertificeerde helikopters als PIC in VFR-operaties	(b)
ATPL(H) geldige IR	> 1 000 uur als piloot op meerpiloot-gecertificeerde helikopters	Commercieel luchtvervoer in meerpiloot-gecertificeerde helikopters als tweede piloot in VFR- en IFR-operaties	(c)

Bewijs van bevoegdheid	Totaal aantal uren vliegervaring	Rechten	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) geen IR-bevoegdheden	> 1 000 uur als piloot op meerpiloot-gecertificeerde helikopters	Commercieel luchtvervoer in meerpiloot-gecertificeerde helikopters als copiloot in VFR-operaties	(d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 uur als piloot op meerpiloot-gecertificeerde helikopters	Commercieel luchtvervoer in meerpiloot-gecertificeerde helikopters als copiloot	(e)
CPL(H)/IR	> 1 000 uur als PIC in commercieel luchtvervoer sinds het behalen van een IR	Commercieel luchtvervoer in éénpiloot-gecertificeerde helikopters als PIC	(f)
ATPL(H) met of zonder IR-bevoegdheden, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 uur in helikopters, met uitzondering van helikopters die zijn gecertificeerd onder CS-27/29 of gelijkwaardig, inclusief 200 uur in de rol waarvoor aanvaarding wordt verlangd, en 50 uur in die rol in de afgelopen twaalf maanden	Uitoefening van bevoegdheden in helikopters in andere operaties dan commercieel luchtvervoer	(g)

(*) Houders van een CPL(H)/IR op meerpiloot-gecertificeerde helikopters moeten vóór de aanvaarding hebben aangetoond dat zij kennis op ICAO ATPL(H)-niveau bezitten.

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2020/724 VAN DE COMMISSIE
van 15 mei 2020
tot indeling van bepaalde goederen in de gecombineerde nomenclatuur

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en van de Raad van 9 oktober 2013 tot vaststelling van het douanewetboek van de Unie ⁽¹⁾, en met name artikel 57, lid 4, en artikel 58, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Om de uniforme toepassing te waarborgen van de gecombineerde nomenclatuur die als bijlage bij Verordening (EEG) nr. 2658/87 ⁽²⁾ is gevoegd, dienen bepalingen voor de indeling van de in de bijlage bij onderhavige verordening vermelde goederen te worden vastgesteld.
- (2) Bij Verordening (EEG) nr. 2658/87 zijn de algemene regels voor de interpretatie van de gecombineerde nomenclatuur vastgesteld. Deze regels zijn ook van toepassing op iedere andere nomenclatuur die, geheel of gedeeltelijk of met toevoeging van onderverdelingen, de gecombineerde nomenclatuur overneemt en die bij specifieke EU-wetgeving is vastgesteld met het oog op de toepassing van tarief- of andere maatregelen in het kader van het goederenverkeer.
- (3) Volgens deze algemene regels dienen de in kolom 1 van de tabel in de bijlage omschreven goederen te worden ingedeeld onder de in kolom 2 vermelde GN-code om de in kolom 3 genoemde redenen.
- (4) Er dient te worden bepaald dat een bindende tariefinlichting die is afgegeven voor onder deze verordening vallende goederen en die in strijd is met deze verordening, door de houder van die inlichting nog gedurende een bepaalde periode mag worden gebruikt op grond van artikel 34, lid 9, van Verordening (EU) nr. 952/2013. Die periode moet worden vastgesteld op drie maanden.
- (5) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité douanewetboek,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De in kolom 1 van de tabel in de bijlage omschreven goederen worden in de gecombineerde nomenclatuur ingedeeld onder de in kolom 2 van die tabel vermelde GN-code.

Artikel 2

Een bindende tariefinlichting die niet in overeenstemming is met deze verordening, mag op grond van artikel 34, lid 9, van Verordening (EU) nr. 952/2013 nog gedurende een periode van drie maanden na de inwerkingtreding van deze verordening worden gebruikt.

⁽¹⁾ PB L 269 van 10.10.2013, blz. 1.

⁽²⁾ Verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad van 23 juli 1987 met betrekking tot de tarief- en statistiekomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief (PB L 256 van 7.9.1987, blz. 1).

Artikel 3

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 15 mei 2020.

Voor de Commissie,
Namens de voorzitter,
Philip KERMODE
Waarnemend directeur-generaal
Directoraat-generaal Belastingen en Douane-unie

BIJLAGE

Omschrijving	Indeling (GN-code)	Motivering
(1)	(2)	(3)
<p>Een artikel in de vorm van een holle bal van garen, van strippen of dergelijke bedoeld bij post 5404 of 5405, met een kleine ronde opening met een zachte kunststof lamel eromheen, zodat het bijvoorbeeld op elektrische lichtsnoeren kan worden aangebracht (feestverlichting).</p> <p>Het artikel bestaat in verschillende kleuren en maten en wordt afzonderlijk ingevoerd. Het is ontworpen voor gebruik als zelfstandige decoratie of in combinatie met bijvoorbeeld feestverlichting.</p> <p>(Zie afbeelding) (*)</p>	5609 00 00	<p>De indeling is vastgesteld op basis van de algemene regel 1 voor de interpretatie van de gecombineerde nomenclatuur, aantekeningen 7 f) en 8 a) op afdeling XI, en de tekst van GN-code 5609 00 00.</p> <p>Indeling van het artikel onder GN-code 9405 99 00 als een deel (een lampenkap) van een elektrische lamp, elders genoemd noch elders onder begrepen, is uitgesloten, aangezien het artikel niet identificeerbaar is door de vorm of de specifieke kenmerken ervan als deel dat uitsluitend of hoofdzakelijk is ontworpen voor gebruik met een elektrische lamp (zie ook de GS-toelichtingen op hoofdstuk 94, Delen). Het artikel is ontworpen voor gebruik met verschillende lichten, met andere decoratieve artikelen of om louter op zichzelf als binnenhuisversiering te worden geplaatst.</p> <p>Het artikel moet daarom, naar het materiaal waarvan het is vervaardigd, worden ingedeeld onder GN-code 5609 00 00 als artikelen van garen, van strippen of dergelijke vorm bedoeld bij post 5404 of 5405, van bindgaren, van touw of van kabel, elders genoemd noch elders onder begrepen.</p>

(*) De foto is louter ter informatie.



UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2020/725 VAN DE COMMISSIE
van 26 mei 2020
tot indeling van bepaalde goederen in de gecombineerde nomenclatuur

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en van de Raad van 9 oktober 2013 tot vaststelling van het douanewetboek van de Unie ⁽¹⁾, en met name artikel 57, lid 4, en artikel 58, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Om de uniforme toepassing te waarborgen van de gecombineerde nomenclatuur die als bijlage bij Verordening (EEG) nr. 2658/87 ⁽²⁾ is gevoegd, dienen bepalingen voor de indeling van de in de bijlage bij onderhavige verordening vermelde goederen te worden vastgesteld.
- (2) Bij Verordening (EEG) nr. 2658/87 zijn de algemene regels voor de interpretatie van de gecombineerde nomenclatuur vastgesteld. Deze regels zijn ook van toepassing op iedere andere nomenclatuur die, geheel of gedeeltelijk of met toevoeging van onderverdelingen, de gecombineerde nomenclatuur overneemt en die bij specifieke EU-wetgeving is vastgesteld met het oog op de toepassing van tarief- of andere maatregelen in het kader van het goederenverkeer.
- (3) Volgens deze algemene regels dienen de in kolom 1 van de tabel in de bijlage omschreven goederen te worden ingedeeld onder de in kolom 2 vermelde GN-code om de in kolom 3 genoemde redenen.
- (4) Er dient te worden bepaald dat een bindende tariefinlichting die is afgegeven voor onder deze verordening vallende goederen en die in strijd is met deze verordening, door de houder van die inlichting nog gedurende een bepaalde periode mag worden gebruikt op grond van artikel 34, lid 9, van Verordening (EU) nr. 952/2013. Die periode moet worden vastgesteld op drie maanden.
- (5) Het Comité douanewetboek heeft geen advies uitgebracht binnen de door zijn voorzitter vastgestelde termijn,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De in kolom 1 van de tabel in de bijlage omschreven goederen worden in de gecombineerde nomenclatuur ingedeeld onder de in kolom 2 van die tabel vermelde GN-code.

Artikel 2

Een bindende tariefinlichting die niet in overeenstemming is met deze verordening, mag op grond van artikel 34, lid 9, van Verordening (EU) nr. 952/2013 nog gedurende een periode van drie maanden na de inwerkingtreding van deze verordening worden gebruikt.

⁽¹⁾ PB L 269 van 10.10.2013, blz. 1.

⁽²⁾ Verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad van 23 juli 1987 met betrekking tot de tarief- en statistiekomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief (PB L 256 van 7.9.1987, blz. 1).

Artikel 3

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 26 mei 2020.

*Voor de Commissie,
namens de voorzitter,
Philip KERMODE
Waarnemend directeur-generaal
Directoraat-generaal Belastingen en Douane-unie*

BIJLAGE

Omschrijving	Indeling (GN-code)	Motivering
(1)	(2)	(3)
<p>Een product bestaande uit de volgende bestanddelen (in gewichtspercenten):</p> <p>koolwaterstoffen (voornamelijk paraffine- en naften) 94,4</p> <p>n-butylacetaat 5,6</p> <p>Het product wordt aangeboden om te worden gebruikt als organisch oplosmiddel van gemengde samenstelling voor het oplossen van verf, vernis en mastiek.</p> <p>Het product wordt aangeboden in vaten van 210 liter, in verpakkingen van 1 000 liter of in bulk.</p>	3814 00 90	<p>De indeling is vastgesteld op basis van de algemene regels 1 en 6 voor de interpretatie van de gecombineerde nomenclatuur en de tekst van de GN-codes 3814 00 en 3814 00 90.</p> <p>Indeling onder post 2710 is uitgesloten omdat organische oplosmiddelen en verdunners van gemengde samenstelling elders worden genoemd of elders onder begrepen zijn (zie ook de GN-toelichtingen op onderverdelingen 2710 12 11 t/m 2710 19 99, punt II, onder 3, h)).</p> <p>Post 3814 omvat organische oplosmiddelen en verdunners, van gemengde samenstelling, elders genoemd noch elders onder begrepen, die meer dan 70 gewichtspercenten aardolie bevatten (zie ook de GS-toelichting op post 3814, eerste alinea).</p> <p>De tekst van post 3814 is specifiekere dan de tekst van post 2710, aangezien deze niet alleen betrekking heeft op de samenstelling, maar ook op het gebruik van het product (zie ook GS-indelingsadvies 3814.00/3).</p> <p>Het product moet daarom worden ingedeeld onder GN-code 3814 00 90 als andere organische oplosmiddelen en verdunners, van gemengde samenstelling.</p>

BESLUITEN

UITVOERINGSBESLUIT (EU) 2020/726 VAN DE COMMISSIE

van 27 mei 2020

tot afwijzing van een aanvraag tot bescherming van een naam als beschermde geografische aanduiding overeenkomstig artikel 97, lid 4, van Verordening (EU) nr. 1308/2013 van het Europees Parlement en de Raad (Commune de Champagne (BGA))

(kennisgeving geschied onder nummer C(2020) 3323)

(Slechts de tekst in de Franse taal is authentiek)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) nr. 1308/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 17 december 2013 tot vaststelling van een gemeenschappelijke ordening van de markten voor landbouwproducten en tot intrekking van de Verordeningen (EEG) nr. 922/72, (EEG) nr. 234/79, (EG) nr. 1037/2001 en (EG) nr. 1234/2007 van de Raad ⁽¹⁾, en met name artikel 97, lid 4,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Overeenkomstig artikel 97 van Verordening (EU) nr. 1308/2013 heeft de Commissie de op 3 november 2015 door de vereniging voor wijnbouw en wijnbereiding van de gemeente Champagne (Communauté de la vigne et du vin de la Commune de Champagne), kanton Vaud, Zwitserland (hierna de "CVVCCVDCH" genoemd) en haar leden (hierna "de aanvrager" genoemd) verzonden aanvraag tot bescherming van de naam "Commune de Champagne" als beschermde geografische aanduiding onderzocht.
- (2) In antwoord op verzoeken om verduidelijking van de Commissie, met name over de bescherming van de naam "Commune de Champagne", heeft de CVVCCVDCH op 1 december 2016 en 7 april 2017 een nieuwe versie van het productdossier alsook een samenvatting en aanvullende informatie toegezonden.
- (3) De Commissie heeft geconstateerd dat de naam "Commune de Champagne" niet voorkomt in de lijst van namen die zijn ingeschreven in het Zwitserse register van gecontroleerde oorsprongsbenamingen dat door het federaal agentschap voor Landbouw (*Office Fédéral de l'Agriculture*) wordt bijgehouden overeenkomstig artikel 25 van de verordening inzake de wijnbouw en de invoer van wijn (*Ordonnance sur la viticulture et l'importation de vin*), 916.140 van 14 november 2007.
- (4) Bovendien is de Commissie na onderzoek van de door de CVVCCVDCH toegezonden documentatie van oordeel dat de naam "Commune de Champagne" in Zwitserland niet op rechtsgeldige wijze kan worden beschermd. Enerzijds legt de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat inzake de handel in landbouwproducten ⁽²⁾, met name bijlage 7, artikel 8, aan de Zwitserse Bondsstaat de verplichting op om op het Zwitserse grondgebied de naam "Champagne" te beschermen en voor te behouden als het gaat om wijn van oorsprong uit de Europese Unie. Anderzijds constateert de Commissie dat artikel 32 van de verordening betreffende wijnen uit Vaud van 27 mei 2009 (kanton Vaud, Zwitserse Bondsstaat) betrekking heeft op het recht om op wijnen met een gecontroleerde oorsprongsbenaming onder bepaalde voorwaarden een gemeente te vermelden. Dat artikel bevat regels voor de etikettering van wijnen met een gecontroleerde oorsprongsbenaming, in casu "Bonvillars", waarbij wordt toegestaan de gemeente van oorsprong van de druif te vermelden. Het verleent op zich geen bescherming als oorsprongsbenaming aan de aanduiding "Commune de Champagne".
- (5) De Commissie stelt dus vast dat de aanvrager geen bewijs heeft geleverd dat de betrokken naam in het land van oorsprong van het betrokken product op rechtsgeldige wijze wordt beschermd. Bijgevolg is niet voldaan aan de voorwaarde van artikel 94, lid 3, van Verordening (EU) nr. 1308/2013.
- (6) Uit het bovenstaande volgt dat niet is voldaan aan de voorwaarden van titel II, hoofdstuk I, afdeling 2, onderafdeling 2, "Oorsprongsbenamingen en geografische aanduidingen" van Verordening (EU) nr. 1308/2013.

⁽¹⁾ PB L 347 van 20.12.2013, blz. 671.

⁽²⁾ PB L 114 van 30.4.2002, blz. 132.

- (7) De aanvraag tot bescherming van de naam “Commune de Champagne” als beschermde geografische aanduiding moet daarom overeenkomstig artikel 97, lid 4, van Verordening (EU) nr. 1308/2013 worden afgewezen.
- (8) De in dit besluit vervatte maatregel is in overeenstemming met het advies van het comité voor de gemeenschappelijke ordening van de markten voor landbouwproducten,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De aanvraag tot registratie van de naam “Commune de Champagne” wordt afgewezen.

Artikel 2

Dit besluit is gericht tot de vereniging voor wijnbouw en wijnbereiding van de gemeente Champagne (*Communauté de la vigne et du vin de la Commune de Champagne*), kanton Vaud, Zwitserland (CVVCCVDCH).

Gedaan te Brussel, 27 mei 2020.

Voor de Commissie
Janusz WOJCIECHOWSKI
Lid van de Commissie

UITVOERINGSBESLUIT (EU) 2020/727 VAN DE COMMISSIE**van 29 mei 2020****tot beëindiging van de antidumpingprocedure betreffende de invoer van continuglasvezelproducten van oorsprong uit Bahrein en Egypte**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2016/1036 van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2016 betreffende beschermende maatregelen tegen invoer met dumping uit landen die geen lid zijn van de Europese Unie ⁽¹⁾ (“de basisverordening”), en met name artikel 5,

Overwegende hetgeen volgt:

1. PROCEDURE**1.1. Inleiding**

- (1) Op 3 mei 2019 heeft de Europese Commissie op grond van artikel 5 van de basisverordening een antidumping-onderzoek geopend met betrekking tot de invoer in de Europese Unie van continuglasvezelproducten (“glasvezelversterkingen”) van oorsprong uit Bahrein en Egypte (“de betrokken landen”). Zij heeft daartoe een bericht van inleiding van de procedure bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* ⁽²⁾ (“het bericht van inleiding”).
- (2) De Commissie heeft het onderzoek geopend naar aanleiding van een klacht die op 21 maart 2019 werd ingediend door de European Glass Fibre Producers Association (“de klager”) namens producenten die meer dan 25 % van de totale productie in de Unie vertegenwoordigen. De klacht werd gesteund door producenten die samen 71 % van de totale productie van continuglasvezelproducten in de Unie voor hun rekening nemen.

1.2. Onderzoektijdvak en beoordelingsperiode

- (3) Het onderzoek naar dumping en schade had betrekking op de periode van 1 april 2018 tot en met 31 maart 2019 (“het onderzoektijdvak”). Het onderzoek van de ontwikkelingen die relevant zijn voor de beoordeling van de schade had betrekking op de periode van 1 januari 2016 tot het einde van het onderzoektijdvak (“de beoordelingsperiode”).

1.3. Belanghebbenden

- (4) In het bericht van inleiding is de belanghebbenden verzocht contact met de Commissie op te nemen om aan het onderzoek mee te werken. Daarnaast heeft de Commissie de klager, andere haar bekende producenten in de Unie, de haar bekende producenten-exporteurs, de haar bekende importeurs, leveranciers en gebruikers, handelaren alsmede de haar bekende betrokken verenigingen specifiek op de hoogte gebracht van de opening van het onderzoek en hun verzocht daaraan mee te werken.

⁽¹⁾ PB L 176 van 30.6.2016, blz. 21.

⁽²⁾ PB C 151 van 3.5.2019, blz. 4.

- (5) De belanghebbenden zijn in de gelegenheid gesteld om opmerkingen te maken over de opening van het onderzoek en een hoorzitting met de Commissie en/of de raadadviseur-auditeur in handelsprocedures aan te vragen.

1.4. Steekproef

- (6) In haar bericht van inleiding heeft de Commissie verklaard dat zij mogelijk een steekproef van belanghebbenden zou samenstellen overeenkomstig artikel 17 van de basisverordening.

1.4.1. Steekproef van producenten in de Unie

- (7) In het bericht van inleiding heeft de Commissie verklaard dat zij een voorlopige steekproef van producenten in de Unie heeft samengesteld. Bij het samenstellen van de steekproef is zij uitgegaan van de grootste representatieve productiehoeveelheid die binnen de beschikbare tijd redelijkerwijs kon worden onderzocht.

- (8) De Commissie heeft geen opmerkingen over de samenstelling van de steekproef ontvangen.

1.4.2. Steekproef van niet-verbonden importeurs

- (9) Om te kunnen beslissen of een steekproef noodzakelijk is en, zo ja, deze te kunnen samenstellen, heeft de Commissie niet-verbonden importeurs verzocht de in het bericht van inleiding gevraagde informatie te verstrekken.

- (10) Aangezien slechts twee niet-verbonden importeurs de steekproefformulieren hebben ingevuld, is er geen steekproef samengesteld.

1.4.3. Steekproef van producenten-exporteurs in Bahrein en Egypte

- (11) De Commissie heeft geen steekproef van producenten-exporteurs in Bahrein en Egypte samengesteld, aangezien er in elk land slechts één producent-exporteur is.

1.4.4. Antwoorden op de vragenlijsten en controlebezoeken

- (12) De Commissie heeft vragenlijsten gestuurd naar de twee producenten-exporteurs, de drie in de steekproef opgenomen producenten in de Unie en de twee niet-verbonden importeurs. Ook gebruikers konden desgewenst een vragenlijst invullen in plaats van opmerkingen in te dienen.

- (13) De Commissie heeft antwoorden op de vragenlijst ontvangen van beide producenten-exporteurs, alle in de steekproef opgenomen producenten in de Unie en beide niet-verbonden importeurs. Zij heeft ook van twee gebruikers antwoorden op de vragenlijst ontvangen.

- (14) De Commissie heeft alle gegevens die zij voor de vaststelling van dumping, de schade als gevolg daarvan en het belang van de Unie nodig achtte, verzameld en gecontroleerd.

- (15) In verband met de methode en de juistheid van de gegevens die de klager met het oog op de macro-economische indicatoren heeft verzameld, is op grond van artikel 16 van de basisverordening een controlebezoek gebracht aan de kantoren van de advocaten van de klager.

- (16) Op grond van artikel 16 van de basisverordening zijn controlebezoeken ter plaatse verricht bij de volgende ondernemingen:

producenten in de Unie en verbonden ondernemingen:

— 3B Fibreglass, Battice, België,

— Johns Manville Slovakia a.s., Trnava, Slowakije,

— European Owens Corning Fibreglass SPRL, Watermaal-Bosvoorde, België;

niet-verbonden importeurs in de Unie:

— Euroresins UK Limited, Ellesmere Port, VK,

— Helm AG, Hamburg, Duitsland;

niet-verbonden gebruikers in de Unie:

- Polykemi, Ystad, Zweden,
- Onderneming A ⁽³⁾;

de producent-exporteur in Egypte en verbonden ondernemingen:

- Jushi Group:
- Jushi Egypt for Fiberglass Industry S.A.E., Egypte,
- Jushi France SAS, Frankrijk,
- Jushi Italia srl, Italië,
- Jushi Spain SA, Spanje;

de producent-exporteur in Bahrein en verbonden ondernemingen:

- CPIC Group:
 - CPIC Abahsain Fiberglass W.L.L., Bahrein,
 - CPIC Europe B.V., Nederland.

2. BETROKKEN PRODUCT EN SOORTGELIJK PRODUCT

2.1. Onderzocht product

- (17) Dit onderzoek heeft betrekking op gesneden glasvezelstrengen met een lengte van niet meer dan 50 mm (“gesneden vezels”); glasvezelrovings, met uitzondering van glasvezelrovings die worden geïmpregneerd en gecoat en een gloeiverlies van meer dan 3 % hebben (zoals vastgesteld volgens ISO-norm 1887) (“rovings”), alsmede matten van glasvezelfilamenten, met uitzondering van glaswolmatten (“matten”) (“het onderzochte product”). Het onderzochte product wordt aangeduid als “glasvezelversterkingen”.
- (18) Bij het betrokken product gaat het om het onderzochte product van oorsprong uit Bahrein en Egypte.
- (19) Het betrokken product is momenteel ingedeeld onder de GN-codes 7019 11 00, ex 7019 12 00 en 7019 31 00 (Taric-codes 7019 12 00 22, 7019 12 00 25, 7019 12 00 26 en 7019 12 00 39).

2.2. Soortgelijk product

- (20) Uit het onderzoek is gebleken dat de volgende producten dezelfde fysische, chemische en technische basiseigenschappen hebben en voor dezelfde basisdoeleinden worden gebruikt:
- a) het betrokken product;
 - b) het product dat in Bahrein en Egypte wordt geproduceerd en aldaar op de binnenlandse markt wordt verkocht;
 - c) het product dat in de Unie door de bedrijfstak van de Unie wordt geproduceerd en aldaar wordt verkocht.
- (21) De Commissie heeft geconcludeerd dat die producten daarom in het kader van dit onderzoek soortgelijke producten zijn in de zin van artikel 2, onder c), van de basisverordening.

3. PROCEDURE

- (22) Bij brief van 19 maart 2020 aan de Commissie heeft de klager zijn klacht ingetrokken.
- (23) Overeenkomstig artikel 9, lid 1, van de basisverordening kan de procedure worden beëindigd wanneer de klager zijn klacht intrekt, tenzij dit strijdig is met het belang van de Unie.
- (24) De Commissie is van oordeel dat de antidumpingprocedure moet worden beëindigd, aangezien bij het onderzoek uit niets is gebleken dat beëindiging van de procedure in strijd met het belang van de Unie zou zijn.

⁽³⁾ Onderneming A heeft om anonimiteit verzocht op grond dat zij aan een aanzienlijk risico van commerciële vergeldingsmaatregelen zou blootstaan als bepaalde producenten de mening zouden zijn toegedaan dat zij handelt op een wijze die indruist tegen hun belangen.

- (25) De belanghebbenden zijn hiervan op de hoogte gebracht en in de gelegenheid gesteld opmerkingen te maken. De Commissie heeft geen opmerkingen ontvangen die tot de conclusie zouden leiden dat beëindiging van de procedure in strijd met het belang van de Unie zou zijn.
- (26) De Commissie komt derhalve tot de conclusie dat de antidumpingprocedure betreffende de invoer in de Unie van glasvezelversterkingen van oorsprong uit Bahrein en Egypte moet worden beëindigd.
- (27) Dit besluit is in overeenstemming met het advies van het bij artikel 15, lid 1, van de basisverordening ingestelde comité,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De antidumpingprocedure betreffende de invoer in de Unie van gesneden glasvezelstrengen met een lengte van niet meer dan 50 mm ("gesneden vezels"); glasvezelrovings, met uitzondering van glasvezelrovings die worden geïmpregneerd en gecoat en een gloeiverlies van meer dan 3 % hebben (zoals vastgesteld volgens ISO-norm 1887) ("rovings"), alsmede matten van glasvezelfilamenten, met uitzondering van glaswolmatten ("matten"), momenteel ingedeeld onder de GN-codes 7019 11 00, ex 7019 12 00 en 7019 31 00 (Taric-codes 7019 12 00 22, 7019 12 00 25, 7019 12 00 26 en 7019 12 00 39), van oorsprong uit Bahrein en Egypte, wordt beëindigd.

Artikel 2

Dit besluit treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Gedaan te Brussel, 29 mei 2020.

Voor de Commissie

De voorzitter

Ursula VON DER LEYEN

UITVOERINGSBESLUIT (EU) 2020/728 VAN DE COMMISSIE**van 29 mei 2020****betreffende de goedkeuring van de in motor-generatoren van 12 V gebruikte efficiënte generatorfunctie voor gebruik in bepaalde personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen als innoverende technologie uit hoofde van Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad****(Voor de EER relevante tekst)**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 ⁽¹⁾, en met name artikel 11, lid 4,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Op 20 september 2019 hebben de fabrikanten 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 en de toeleverancier Valeo Electrification Systems gezamenlijk een verzoek overeenkomstig artikel 12 bis van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 725/2011 van de Commissie ⁽²⁾ ingediend om Uitvoeringsbesluit (EU) 2017/785 van de Commissie ⁽³⁾ te wijzigen teneinde de goedkeuring van de innoverende technologie uit te breiden tot het gebruik ervan in bepaalde niet-extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (NOVC-HEV's) van categorie M₁ en in personenauto's die op bepaalde alternatieve brandstoffen kunnen rijden.
- (2) Op 1 oktober 2019 hebben de fabrikanten 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 en de toeleverancier Valeo Electrification Systems een gezamenlijke aanvraag ingediend voor de goedkeuring als innoverende technologie, overeenkomstig artikel 11 van Verordening (EU) 2019/631, van de in motor-generatoren van 12 V gebruikte efficiënte generatorfunctie voor gebruik in bepaalde lichte bedrijfsvoertuigen, waaronder bepaalde NOVC-HEV's en lichte bedrijfsvoertuigen die op bepaalde alternatieve brandstoffen kunnen rijden.
- (3) Een motor-generator van 12 V kan werken als elektrische motor die elektrische energie omzet in mechanische energie, of als een generator die, zoals een alternator, mechanische energie omzet in elektrische energie. De technologie waarop het wijzigingsverzoek en de aanvraag betrekking hebben, wordt gedefinieerd als een efficiënte generatorfunctie van de motor-generator van 12 V.
- (4) Aangezien het wijzigingsverzoek en de goedkeuringsaanvraag betrekking hebben op dezelfde innoverende technologie en voor het gebruik ervan in de betrokken voertuigcategorieën dezelfde voorwaarden gelden, is het passend het wijzigingsverzoek en de goedkeuringsaanvraag in één besluit te behandelen.
- (5) Het wijzigingsverzoek en de goedkeuringsaanvraag zijn beoordeeld overeenkomstig artikel 11 van Verordening (EU) 2019/631, Uitvoeringsverordening (EU) nr. 725/2011 en Uitvoeringsverordening (EU) nr. 427/2014 van de Commissie ⁽⁴⁾ en de "Technical Guidelines for the preparation of applications for the approval of innovative

⁽¹⁾ PB L 111 van 25.4.2019, blz. 13.

⁽²⁾ Uitvoeringsverordening (EU) nr. 725/2011 van de Commissie van 25 juli 2011 tot vaststelling van een procedure voor de goedkeuring en certificering van innoverende technologieën ter beperking van de CO₂-emissies van personenauto's uit hoofde van Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 194 van 26.7.2011, blz. 19).

⁽³⁾ Uitvoeringsbesluit (EU) 2017/785 van de Commissie van 5 mei 2017 betreffende de goedkeuring van efficiënte motor-generatoren van 12 V voor gebruik in conventionele door een verbrandingsmotor aangedreven personenauto's als innoverende technologie ter beperking van de CO₂-emissies van personenauto's uit hoofde van Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 118 van 6.5.2017, blz. 20).

⁽⁴⁾ Uitvoeringsverordening (EU) nr. 427/2014 van de Commissie van 25 april 2014 tot vaststelling van een procedure voor de goedkeuring en certificering van innoverende technologieën ter beperking van de CO₂-emissies van lichte bedrijfsvoertuigen uit hoofde van Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 125 van 26.4.2014, blz. 57).

technologies pursuant to Regulation (EC) No 443/2009 of the European Parliament and of the Council" ⁽⁵⁾ (versie van juli 2018) ⁽⁶⁾. Zowel het verzoek als de aanvraag voldeed aan de formele vereisten; overeenkomstig artikel 11, lid 3, van Verordening (EU) 2019/631 gingen zij met name vergezeld van een verificatierapport van een onafhankelijke en gecertificeerde instantie.

- (6) De efficiënte generatorfunctie van een motor-generator van 12 V is bij Uitvoeringsbesluit (EU) 2017/785 reeds goedgekeurd voor gebruik in conventionele door een verbrandingsmotor aangedreven personenauto's als innoverende technologie die de CO₂-emissies kan beperken op een manier die slechts gedeeltelijk kan worden gemeten met de emissietest volgens de in Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie vastgestelde nieuwe Europese rijcyclus ⁽⁷⁾. Uit de beoordeling blijkt dat de goedgekeurde eco-innovatie onder dezelfde voorwaarden ook de CO₂-emissies van andere voertuigcategorieën kan beperken.
- (7) Meer bepaald hebben de aanvragers aangetoond dat de efficiënte generatorfunctie van een motor-generator van 12 V op dezelfde wijze de CO₂-emissies van conventionele door een verbrandingsmotor aangedreven lichte bedrijfsvoertuigen als die van personenauto's met dezelfde soort aandrijflijn kan beperken.
- (8) Wat betreft NOVC-HEV's van de categorieën M₁ en N₁ waarvoor overeenkomstig bijlage 8, punt 5.3.2, bij VN/ECE-Reglement nr. 101 ⁽⁸⁾ de ongecorrigeerde gemeten waarden voor brandstofverbruik en CO₂-emissie mogen worden gebruikt, is het passend deze voor de toepassing van dit besluit als gelijkwaardig te beschouwen aan conventionele door een verbrandingsmotor aangedreven voertuigen van de categorieën M₁ en N₁.
- (9) De aanvragers hebben aangetoond dat de in Uitvoeringsbesluit (EU) 2017/785 beschreven testmethode voor het testen van de CO₂-besparingen als gevolg van het gebruik van de efficiënte generatorfunctie in motor-generatoren van 12 V in conventionele door een verbrandingsmotor aangedreven personenauto's, geschikt is voor het bepalen van dergelijke besparingen als gevolg van het gebruik van de technologie in lichte bedrijfsvoertuigen en in bepaalde NOVC-HEV's van de categorieën M₁ en N₁.
- (10) De aanvragers hebben verzocht om, gezien het steeds grotere aandeel personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen dat op vloeibaar petroleumgas (lpg), gecomprimeerd aardgas (cng) of E85 kan rijden, het toepassingsgebied van dit besluit uit te breiden om het gebruik in dergelijke voertuigen te omvatten, en een aantal factoren in de testmethode dienovereenkomstig aan te passen.
- (11) Gezien de beperkte beschikbaarheid van E85 op de markt van de Unie als geheel is het echter niet passend deze brandstof voor de testmethode te onderscheiden van benzine.
- (12) Wat de toevoeging van een inloopprocedure voor de motor-generator aan de testmethode betreft, bevat de aanvraag onvoldoende nauwkeurige informatie over de wijze waarop dergelijke inloopprocedures moeten worden uitgevoerd en het inloopeffect in aanmerking moet worden genomen. In de in Uitvoeringsbesluit (EU) 2017/785 uiteengezette testmethode is bovendien al vastgelegd dat dergelijke effecten in voorkomend geval in aanmerking kunnen worden genomen door de eis dat het rendement van de generatorfunctie van de motor-generator minstens vijf keer moet worden gemeten. Aangezien het rendement van de generatorfunctie van de motor-generator wordt bepaald op basis van het gemiddelde van de meetresultaten, kunnen de inloopeffecten, zowel positieve als negatieve, op passende wijze in aanmerking worden genomen bij de definitieve vaststelling van het rendement, zo nodig door het aantal metingen te verhogen. Tegen die achtergrond is het niet passend de testmethode aan te vullen met een aanvullende specifieke inloopprocedure zoals de procedure die in de aanvragen is voorgesteld.
- (13) Gezien bovenstaande overwegingen moet de testmethode van Uitvoeringsbesluit (EU) 2017/785, zij het met de toevoeging van een aantal brandstofspectifieke factoren, ook als passend worden beschouwd voor het bepalen van de CO₂-besparingen als gevolg van de innoverende technologie waar deze wordt gemonteerd in voertuigen van categorie N₁ die door een verbrandingsmotor worden aangedreven, in NOVC-HEV's van de categorieën M₁ en N₁ en in voertuigen van de categorieën M₁ en N₁ die op bepaalde alternatieve brandstoffen kunnen rijden.

⁽⁵⁾ Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken (PB L 140 van 5.6.2009, blz. 1).

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

⁽⁷⁾ Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PB L 199 van 28.7.2008, blz. 1).

⁽⁸⁾ Reglement nr. 101 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) — Uniforme bepalingen voor de goedkeuring van personenauto's die alleen door een verbrandingsmotor worden aangedreven, en van personenauto's die door een hybride elektrische aandrijflijn worden aangedreven, wat het meten van de kooldioxide-emissie en het brandstofverbruik en/of het meten van het elektrische-energieverbruik en de elektrische actieradius betreft, en van voertuigen van de categorieën M₁ en N₁ die alleen door een elektrische aandrijflijn worden aangedreven, wat het meten van het elektrische-energieverbruik en de elektrische actieradius betreft (PB L 138 van 26.5.2012, blz. 1).

- (14) De fabrikanten moeten de mogelijkheid krijgen om bij een typegoedkeuringsinstantie een aanvraag in te dienen voor de certificering van CO₂-besparingen als gevolg van het gebruik van de innoverende technologie voor zover aan de in dit besluit vastgestelde voorwaarden is voldaan. De fabrikanten moeten daarom ervoor zorgen dat de aanvraag voor certificering vergezeld gaat van een verificatierapport van een onafhankelijke en gecertificeerde instantie waarin wordt bevestigd dat de innoverende technologie voldoet aan de voorwaarden van dit besluit en dat de besparingen overeenkomstig de in dit besluit uiteengezette testmethode zijn bepaald.
- (15) Met het oog op een bredere toepassing van de innoverende technologie in nieuwe voertuigen moet een fabrikant ook de mogelijkheid krijgen om één enkele aanvraag in te dienen voor de certificering van de CO₂-besparingen van in meerdere motor-generatoren van 12 V gebruikte efficiënte generatorfuncties. Het is echter passend te waarborgen dat, wanneer van deze mogelijkheid wordt gebruikgemaakt, een mechanisme wordt toegepast waarmee alleen de toepassing van de efficiëntste motor-generatoren wordt gestimuleerd.
- (16) De typegoedkeuringsinstantie moet nauwkeurig nagaan of aan de in dit besluit vastgestelde voorwaarden voor het certificeren van de CO₂-besparingen als gevolg van het gebruik van een innoverende technologie is voldaan. De typegoedkeuringsinstantie die een certificering verleent, moet ervoor zorgen dat alle elementen die zij voor de certificering in aanmerking heeft genomen, in een testrapport zijn geregistreerd en dat dit testrapport samen met het verificatierapport wordt bewaard en dat deze informatie op verzoek aan de Commissie ter beschikking wordt gesteld.
- (17) Om de algemene eco-innovatiecode vast te stellen die overeenkomstig de bijlagen I, VIII en IX bij Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad (*) in de desbetreffende typegoedkeuringsdocumenten moet worden vermeld, moet aan de innoverende technologie een individuele code worden toegekend.
- (18) Vanaf 2021 moet worden nagegaan of de fabrikanten hun specifieke CO₂-emissiedoelstellingen behalen op basis van de overeenkomstig de wereldwijd geharmoniseerde testprocedure voor lichte voertuigen (WLTP), zoals vastgesteld bij Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie (10), bepaalde CO₂-emissies. De CO₂-besparingen als gevolg van de innoverende technologie die overeenkomstig dit besluit zijn gecertificeerd, mogen daarom alleen voor het kalenderjaar 2020 in aanmerking worden genomen voor de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van de fabrikant,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Innoverende technologie

De in een motor-generator van 12 V gebruikte efficiënte generatorfunctie als bedoeld in Uitvoeringsbesluit (EU) 2017/785 wordt goedgekeurd als innoverende technologie in de zin van artikel 11 van Verordening (EU) 2019/631, rekening houdend met het feit dat de in Verordening (EG) nr. 692/2008 beschreven standaardtestprocedure slechts gedeeltelijk erop van toepassing is, en mits aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- a) de innoverende technologie wordt gemonteerd in lichte bedrijfsvoertuigen (N₁) met een verbrandingsmotor op benzine, diesel, vloeibaar petroleumgas (lpg), gecompriemd aardgas (cng) of E85, of in niet-extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (NOVC-HEV's) van de categorie M₁ of N₁ die voldoen aan bijlage 8, punt 5.3.2, punt 3), bij Reglement nr. 101 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties;
- b) het overeenkomstig de in de bijlage beschreven methode bepaalde rendement van de generatorfunctie bedraagt ten minste:
- i) 73,8 % voor andere benzine- of E85-voertuigen dan die met turbomotor,
 - ii) 73,4 % voor benzine- of E85-voertuigen met turbomotor,
 - iii) 74,2 % voor dieselveertuigen,

(*) Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (Kaderrichtlijn) (PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1).

(10) Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie (PB L 175 van 7.7.2017, blz. 1).

- iv) 74,6 % voor andere lpg-voertuigen dan die met turbomotor,
- v) 74,1 % voor lpg-voertuigen met turbomotor,
- vi) 76,3 % voor andere cng-voertuigen dan die met turbomotor,
- vii) 75,7 % voor cng-voertuigen met turbomotor.

Artikel 2

Basistechnologie

De basistechnologie is een alternator met een massa van maximaal 7 kg en een rendement van 67 %.

Artikel 3

Aanvraag voor certificering van CO₂-besparingen

1. Een fabrikant kan op grond van dit besluit bij een typegoedkeuringsinstantie een aanvraag indienen tot certificering van de CO₂-besparingen als gevolg van het gebruik van de overeenkomstig artikel 1 goedgekeurde technologie ("de innoverende technologie") in een of meer motor-generatoren van 12 V.
2. De fabrikant zorgt ervoor dat de aanvraag tot certificering vergezeld gaat van een verificatierapport van een onafhankelijke en gecertificeerde instantie waarin wordt bevestigd dat aan de voorwaarden van artikel 1 is voldaan.
3. Indien besparingen overeenkomstig artikel 3 zijn gecertificeerd, zorgt de fabrikant ervoor dat de gecertificeerde CO₂-besparingen en de in artikel 5, lid 1, bedoelde eco-innovatiecode worden opgenomen in de conformiteitscertificaten van de desbetreffende voertuigen.

Artikel 4

Certificering van CO₂-besparingen

1. De typegoedkeuringsinstantie zorgt ervoor dat de CO₂-besparingen als gevolg van het gebruik van de innoverende technologie volgens de in de bijlage beschreven methode worden bepaald.
2. Wanneer een fabrikant met betrekking tot één voertuigversie certificering aanvraagt van de CO₂-besparingen als gevolg van het gebruik van de innoverende technologie in meer dan één motor-generator van 12 V, bepaalt de typegoedkeuringsinstantie welke van de geteste motor-generatoren van 12 V de laagste CO₂-besparingen oplevert. Deze waarde wordt gebruikt voor de toepassing van lid 4.
3. Indien de innoverende technologie in een bifuelvoertuig of flexfuelvoertuig wordt gemonteerd, registreert de goedkeuringsinstantie de CO₂-besparingen als volgt:
 - a) voor bifuelvoertuigen op benzine en gasvormige brandstoffen worden de CO₂-besparingswaarden voor lpg of cng geregistreerd;
 - b) voor flexfuelvoertuigen op benzine en E85 worden de CO₂-besparingswaarden voor benzine geregistreerd.
4. De typegoedkeuringsinstantie registreert de gecertificeerde CO₂-besparingen die zijn bepaald overeenkomstig de leden 1 en 2, alsook de in artikel 5, lid 1, bedoelde eco-innovatiecode in de desbetreffende typegoedkeuringsdocumentatie.
5. De typegoedkeuringsinstantie registreert alle elementen die zij voor de certificering in aanmerking heeft genomen, in een testrapport en bewaart dit testrapport samen met het in het in artikel 3, lid 2, bedoelde verificatierapport, en stelt deze informatie op verzoek aan de Commissie ter beschikking.
6. De typegoedkeuringsinstantie certificeert alleen CO₂-besparingen als zij van oordeel is dat de innoverende technologie voldoet aan de in artikel 1 vastgestelde voorwaarden en als de bereikte CO₂-besparingen minstens 1 g CO₂/km bedragen, zoals bedoeld in artikel 9, lid 1, onder a), van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 725/2011 voor personenauto's, of zoals bedoeld in artikel 9, lid 1, onder a), van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 427/2014 voor lichte bedrijfsvoertuigen.

*Artikel 5***Eco-innovatiecode**

1. Aan de bij dit besluit goedgekeurde innoverende technologie wordt eco-innovatiecode 30 toegewezen.
2. De gecertificeerde CO₂-besparingen die onder verwijzing naar die eco-innovatiecode worden geregistreerd, mogen alleen voor het kalenderjaar 2020 in aanmerking worden genomen voor de berekening van de gemiddelde specifieke emissies van fabrikanten.

*Artikel 6***Inwerkingtreding**

Dit besluit treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Gedaan te Brussel, 29 mei 2020.

Voor de Commissie
De voorzitter
Ursula VON DER LEYEN

BIJLAGE

**METHODE VOOR HET BEPALEN VAN DE CO₂-BESPARINGEN VAN DE EFFICIËNTE
GENERATORFUNCTIE VAN MOTOR-GENERATOREN VAN 12 V VOOR GEBRUIK IN BEPAALDE
PERSONENAUTO'S EN LICHTE BEDRIJFSVOERTUIGEN**

1. INLEIDING

Om te bepalen welke CO₂-emissiebesparingen kunnen worden toegeschreven aan de efficiënte generatorfunctie van een motor-generator van 12 V (hierna "de innoverende technologie" genoemd) voor gebruik in bepaalde personenauto's (M₁) en lichte bedrijfsvoertuigen (N₁) die aan de voorwaarden van artikel 1 voldoen, moet het volgende worden vastgesteld:

- 1) de testomstandigheden;
- 2) de testapparatuur;
- 3) de bepaling van het piekvermogen;
- 4) de berekening van de CO₂-besparingen;
- 5) de berekening van de statistische marge van de CO₂-besparingen.

2. SYMBOLEN, PARAMETERS EN EENHEDEN

Symbolen

C_{CO_2}	—	CO ₂ -besparingen [g CO ₂ /km]
CO ₂	—	Koolstofdioxide
CF	—	Omrekeningsfactor zoals gedefinieerd in tabel 3
h	—	Frequentie zoals gedefinieerd in tabel 1
I	—	Stroomsterkte waarbij de meting wordt verricht [A]
m	—	Aantal metingen van het monster
M	—	Koppel [Nm]
n	—	Toerental [min ⁻¹] zoals gedefinieerd in tabel 1
P	—	Vermogen [W]
$S_{\eta_{MG}}$	—	De standaardafwijking van de rendementswaarde van de generatorfunctie van de motor-generator van 12 V (hierna "het rendement van de motor-generator" genoemd) [%]
$\overline{S_{\eta_{MG}}}$	—	Standaardafwijking van het gemiddelde rendement van de motor-generator [%]
$S_{C_{CO_2}}$	—	Standaardafwijking van de totale CO ₂ -besparingen [g CO ₂ /km]
U	—	Testspanning waarbij de meting wordt verricht [V]
v	—	Gemiddelde rijnsnelheid van de nieuwe Europese rijcyclus (NEDC) [km/h]
V_{Pe}	—	Verbruik van effectief vermogen zoals gedefinieerd in tabel 2
$\frac{\partial C_{CO_2}}{\partial \eta_{MG}}$	—	Gevoeligheid van berekende CO ₂ -besparingen in verhouding tot het rendement van de motor-generator
Δ	—	Vershil
η_B	—	Rendement van de basisalternator [%]
η_{MG}	—	Rendement van de motor-generator [%]
$\overline{\eta_{MG_i}}$	—	Gemiddelde rendement van de motor-generator op werkpunt i [%]

Indices

Index i verwijst naar het werkingspunt

Index j verwijst naar meting van het monster

MG	—	Motor-generator
m	—	Mechanisch
RW	—	Werkelijke omstandigheden
TA	—	Typegoedkeuringsomstandigheden
B	—	Basis

3. BEPALING VAN HET RENDEMENT

Het rendement van de motor-generator wordt bepaald volgens ISO 8854:2012, met uitzondering van de in dit punt beschreven elementen.

Er moet bewijs worden geleverd aan de typegoedkeuringsinstantie dat het snelheidsbereik van de motor-generator van 12 V consistent is met de in tabel 1 beschreven bereiken. De metingen worden verricht op verschillende werkingspunten, zoals bepaald in tabel 1. De stroomsterkte van de motor-generator wordt gedefinieerd als de helft van de nominale stroom voor alle werkingspunten. Voor alle snelheden moeten de spanning en uitgangsstroom van de motor-generator constant worden gehouden op 14,3 V.

Tabel 1

Werkingspunt i	Wachttijd [s]	Toerental n_i [min^{-1}]	Frequentie 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

Het rendement op elk werkingspunt wordt berekend volgens de onderstaande formule 1:

Formule 1

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

Alle rendementsmetingen worden ten minste vijf (5) keer achter elkaar uitgevoerd. Het gemiddelde van de metingen op elk werkingspunt ($\overline{\eta}_{MG_i}$) wordt berekend.

Het rendement van de motor-generator (η_{MG}) wordt berekend volgens de onderstaande formule 2.

Formule 2

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

De motor-generator leidt tot besparingen van het mechanisch vermogen in werkelijke rijomstandigheden (ΔP_{mRW}) en typegoedkeuringsomstandigheden (ΔP_{mTA}). Het verschil tussen deze twee waarden (ΔP_m) wordt berekend volgens formule 3.

Formule 3

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

waarbij ΔP_{mRW} wordt berekend volgens formule 4 en ΔP_{mTA} volgens formule 5.

Formule 4

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

Formule 5

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

waarbij

P_{RW} : vereist vermogen in “werkelijke omstandigheden” [W], te weten 750 W

P_{TA} : vereist vermogen in typegoedkeuringsomstandigheden [W], te weten 350 W

η_B : rendement van de basisalternator [%], te weten 67 %

4. BEREKENING VAN DE CO₂-BESPARINGEN

De CO₂-besparingen van de generatorfunctie van een motor-generator van 12 V worden berekend volgens de onderstaande formule 6.

Formule 6

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

waarbij

v : gemiddelde rijsnelheid van de NEDC [km/h], te weten 33,58 km/h

V_{Pe} : verbruik van effectief vermogen zoals gedefinieerd in tabel 2

CF: omrekeningsfactor zoals gedefinieerd in tabel 3

Tabel 2

Verbruik van effectief vermogen

Motor type	Verbruik van effectief vermogen (V_{Pe}) [l/kWh]
Benzine/E85	0,264
Benzine/E85 turbo	0,280
Diesel	0,220
Lpg	0,342
Lpg turbo	0,363
	Verbruik van effectief vermogen (V_{Pe}) [m ³ /kWh]
Cng (G20)	0,259
Cng (G20) turbo	0,275

Tabel 3

Omrekeningsfactor voor brandstof

Brandstoftype	Omrekeningsfactor (CF) [g CO ₂ /l]
Benzine/E85	2 330
Diesel	2 640
Lpg	1 629
	Omrekeningsfactor (CF) [g CO ₂ /m ³]
Cng (G20)	1 795

5. BEREKENING VAN DE STATISTISCHE FOUT

Statistische fouten in de resultaten van de testmethode als gevolg van de metingen moeten worden gekwantificeerd. Voor elk werkpunt wordt de standaardafwijking berekend volgens formule 7.

Formule 7

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

De standaardafwijking van de rendementswaarde van de motor-generator van 12 V ($s_{\eta_{MG}}$) wordt berekend volgens formule 8.

Formule 8

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

De standaardafwijking van het rendement van de motor-generator ($s_{\eta_{MG}}$) heeft een fout in de CO₂-besparingen ($s_{C_{CO_2}}$) tot gevolg. Die fout wordt berekend volgens formule 9.

Formule 9

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

6. STATISTISCHE SIGNIFICANTIE

Voor elk type, elke variant en elke versie van een voertuig dat met de innoverende technologie is uitgerust, moet worden aangetoond dat de fout in de CO₂-besparingen berekend volgens formule 9 niet groter is dan het verschil tussen de totale CO₂-besparingen en de minimumdrempelwaarde voor besparingen zoals vermeld in artikel 9, lid 1, onder a), van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 725/2011 en Uitvoeringsverordening (EU) nr. 427/2014 (zie formule 10).

Formule 10

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

waarbij

MT: de minimumdrempelwaarde [g CO₂/km]

C_{CO₂}: totale CO₂-besparingen [g CO₂/km]

S_{CO₂}: standaardafwijking van de totale CO₂-besparingen [g CO₂/km]

ΔCO_{2m}: CO₂-correctiecoëfficiënt vanwege het positieve massaverschil (Δm) tussen de motor-generator en de basisalternator, berekend overeenkomstig tabel 4

Tabel 4

CO₂-correctiecoëfficiënt vanwege de extra massa

Brandstoftype	CO ₂ -correctiecoëfficiënt (ΔCO _{2m})
Benzine/E85	0,0277 · Δm
Diesel	0,0383 · Δm
Lpg	0,0251 · Δm
Cng	0,0209 · Δm

In deze tabel is Δm de extra massa vanwege de installatie van de efficiënte motor-generator van 12 V. De extra massa is gelijk aan het positieve verschil tussen de massa van de efficiënte motor-generator van 12 V en de massa van de basisalternator. De massa van de basisalternator is 7 kg. De extra massa moet worden geverifieerd en bevestigd in het samen met de aanvraag voor certificering bij de typegoedkeuringsinstantie in te dienen verificatierapport.

7. DE IN PERSONENAUTO'S EN LICHTE BEDRIJFSVOERTUIGEN TE MONTEREN MOTOR-GENERATOR VAN 12 V MET EEN EFFICIËNTE GENERATORFUNCTIE

De typegoedkeuringsinstantie moet de CO₂-besparingen certificeren op basis van de metingen van de motor-generator van 12 V en de basisalternator door middel van de in deze bijlage vastgelegde testmethode. Indien de CO₂-emissiebesparingen minder zijn dan de drempelwaarde van artikel 9, lid 1, onder a), van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 725/2011 of Uitvoeringsverordening (EU) nr. 427/2014 is artikel 11, lid 2, tweede alinea van die uitvoeringsverordeningen van toepassing.

ISSN 1977-0758 (elektronische uitgave)
ISSN 1725-2598 (papieren uitgave)



Bureau voor publicaties van de Europese Unie
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

