

# Dziennik Urzędowy L 170

## Unii Europejskiej



Wydanie polskie

Legislacja

Rocznik 63

2 czerwca 2020

Spis treści

### II Akty o charakterze nieustawodawczym

#### ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/723 z dnia 4 marca 2020 r. określające szczegółowe przepisy dotyczące akceptowania licencji pilotów wydanych przez państwo trzecie i zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 ..... 1
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/724 z dnia 15 maja 2020 r. dotyczące klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury scalonej ..... 9
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/725 z dnia 26 maja 2020 r. dotyczące klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury scalonej ..... 12

#### DECYZJE

- ★ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2020/726 z dnia 27 maja 2020 r. w sprawie odrzucenia, zgodnie z art. 97 ust. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1308/2013, wniosku o objęcie ochroną – jako oznaczenia geograficznego – nazwy (Commune de Champagne (ChOG)) (notyfikowana jako dokument nr C(2020) 3323) ..... 15
- ★ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2020/727 z dnia 29 maja 2020 r. w sprawie zakończenia postępowania antydumpingowego dotyczącego przywozu produktów z włókien ciągłych szklanych pochodzących z Bahrajnu i Egiptu ..... 17
- ★ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2020/728 z dnia 29 maja 2020 r. w sprawie zatwierdzenia, na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631, funkcji wysokosprawnego generatora w 12-woltowych zespołach silnikowo-prądnicowych przeznaczonych do stosowania w niektórych samochodach osobowych i lekkich pojazdach użytkowych jako technologii innowacyjnej <sup>(1)</sup> ..... 21

<sup>(1)</sup> Tekst mający znaczenie dla EOG.

PL

Akty, których tytuły wydrukowano zwykłą czcionką, odnoszą się do bieżącego zarządzania sprawami rolnictwa i generalnie zachowują ważność przez określony czas.

Tytuły wszystkich innych aktów poprzedza gwiazdka, a drukuje się je czcionką pogrubioną.



## II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

## ROZPORZĄDZENIA

### ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2020/723

z dnia 4 marca 2020 r.

**określające szczegółowe przepisy dotyczące akceptowania licencji pilotów wydanych przez państwo trzecie i zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 68 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Wraz z przyjęciem rozporządzenia (UE) 2018/1139, w szczególności jego art. 68, Komisja została upoważniona do przyjmowania aktów delegowanych dotyczących akceptowania certyfikatów i innych dokumentów potwierdzających zgodność z przepisami lotnictwa cywilnego, wydanych zgodnie z prawem państwa trzeciego i zapewniających poziom bezpieczeństwa równoważny poziomowi przewidzianemu w rozporządzeniu (UE) 2018/1139.
- (2) Celem tego rozporządzenia jest przede wszystkim dostosowanie obecnych ram prawnych do rozporządzenia (UE) 2018/1139, dlatego treść art. 8, załącznika III i powiązanych przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 <sup>(2)</sup> dotyczących uznawania certyfikatów państw trzecich, należy przenieść do aktu delegowanego. Do przepisów tych należy ponadto włączyć przepisy dotyczące akceptowania certyfikatów z państw trzecich na szybowce i balony.
- (3) W rozporządzeniu (UE) nr 1178/2011 wymieniono warunki uznawania licencji z państw trzecich. Obecnie, jeżeli spełniono określone warunki, licencja pilota wydana przez państwo trzecie może zostać zaakceptowana przez państwo członkowskie lub zaliczona przy ubieganiu się posiadacza takiej licencji państwa trzeciego o licencję zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1178/2011. Zaliczanie jest obecnie uzależnione od zalecenia zatwierdzonej organizacji szkolenia.
- (4) Na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) 2018/1119 <sup>(3)</sup> wprowadzono przepisy mające zastosowanie do organizacji szkoleniowych prowadzących szkolenia w zakresie określonych licencji pilota niezawodowego i uprawnień oraz zadeklarowane organizacje szkolenia (DTO). Należy zatem zaktualizować zasady akceptowania licencji z państw trzecich, aby umożliwić zadeklarowanym organizacjom szkolenia zaliczanie uprawnień posiadaczom licencji z państw trzecich, ubiegającym się o licencje wydane zgodnie z unijnymi ramami prawnymi.
- (5) Należy zatem uchylić art. 8 rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 oraz załącznik III do tego rozporządzenia, zawierające obecnie przepisy dotyczące uznawania licencji z państw trzecich,

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 311 z 25.11.2011, s. 1).

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/1119 z dnia 31 lipca 2018 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 w odniesieniu do zadeklarowanych organizacji szkolenia (Dz.U. L 204 z 13.8.2018, s. 13).

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## SEKCJA 1

### Przepisy ogólne

#### Artykuł 1

#### Zakres

Niniejsze rozporządzenie określa szczegółowe zasady akceptowania licencji pilota i towarzyszących uprawnień, przywilejów lub certyfikatów, jak również towarzyszących orzeczeń lekarskich, wydanych zgodnie z prawem państwa trzeciego.

#### Artykuł 2

#### Definicje

1. Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje zawarte w rozporządzeniu (UE) nr 1178/2011, rozporządzeniu Komisji (UE) 2018/395 <sup>(4)</sup> i rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2018/1976 <sup>(5)</sup>.
2. Ponadto do celów niniejszego rozporządzenia „loty wykonywane dla producenta” oznacza loty, o których mowa w art. 6 ust. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 <sup>(6)</sup>.

#### Artykuł 3

### Akceptowanie licencji z państw trzecich

Nie naruszając przepisów umów międzynarodowych zawartych między Unią a państwami trzecimi, zgodnie z art. 68 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) 2018/1139 państwa członkowskie mogą:

- a) zgodnie z sekcją 2 niniejszego rozporządzenia akceptować licencje pilota oraz towarzyszące uprawnienia, przywileje lub certyfikaty, jak również towarzyszące orzeczenia lekarskie wydane zgodnie z prawem państw trzecich;
- b) odpowiednio zgodnie z art. 3 rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, art. 3a rozporządzenia (UE) 2018/395 lub art. 3a rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/1976 wydawać równoważne licencje wnioskodawcom, którzy posiadają równoważne licencje, uprawnienia, przywileje lub certyfikaty wydane przez państwa trzecie zgodnie z załącznikiem 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisanej dnia 7 grudnia 1944 r. w Chicago (konwencja chicagowska), pod warunkiem że spełnią oni wymogi sekcji 3 i z uwzględnieniem wszelkich zaliczeń na podstawie zalecenia zatwierdzonej organizacji szkolenia lub zadeklarowanej organizacji szkolenia;
- c) udzielać pełnego zaliczenia w odniesieniu do wymogu przejścia szkolenia przed przystąpieniem do egzaminów z wiedzy teoretycznej i egzaminu praktycznego wnioskodawcom, którzy posiadają licencje pilotów liniowych (ATPL) wydane przez państwa trzecie lub w ich imieniu zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej, pod warunkiem że spełniają oni wymogi dotyczące doświadczenia na potrzeby wydania licencji ATPL na odpowiednią kategorię statków powietrznych, określone w podsekcji F załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, i pod warunkiem że wydana przez państwo trzecie licencja zawiera ważne uprawnienia na typ statku powietrznego, który ma być wykorzystany do egzaminu praktycznego ATPL;
- d) wydawać uprawnienia na typ samolotu lub śmigłowca posiadaczom licencji wydanych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1178/2011, którzy spełniają ustalone przez państwo trzecie wymagania dotyczące wydawania takich uprawnień; uprawnienia takie ogranicza się do statków powietrznych zarejestrowanych w danym państwie trzecim, ale ograniczenie to może zostać zniesione, jeżeli pilot spełnia wymogi art. 10 niniejszego rozporządzenia.

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/395 z dnia 13 marca 2018 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji balonów zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 71 z 14.3.2018, s. 10).

<sup>(5)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1976 z dnia 14 grudnia 2018 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji szybowców na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 (Dz.U. L 326 z 20.12.2018, s. 64).

<sup>(6)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

## SEKCJA 2

## UZNAWANIE WAŻNOŚCI LICENCJI

## Artykuł 4

**Przepisy ogólne dotyczące uznawania ważności licencji**

1. Właściwy organ państwa członkowskiego może uznać ważność licencji pilota wydanej przez państwo trzecie zgodnie z wymogami załącznika 1 do konwencji chicagowskiej.
2. Do celów przepisów niniejszego rozporządzenia właściwym organem państwa członkowskiego jest:
  - a) w przypadku pilotów zamieszkałych na terytorium Unii – właściwy organ państwa członkowskiego, w którym dany pilot ma miejsce zamieszkania lub siedzibę;
  - b) w przypadku pilotów niezamieszkałych na terytorium Unii – właściwy organ państwa członkowskiego, w którym znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności operatora, dla którego dany pilot wykonuje lub zamierza wykonywać loty, lub w którym zarejestrowany jest statek powietrzny, na którym wykonuje lub zamierza wykonywać loty.
3. Licencja ma określony okres ważności, nie dłuższy niż rok, a z wynikających z niej przywilejów można korzystać tylko tak długo, jak długo jest ona ważna.

Właściwy organ, który uznał ważność licencji, może jednokrotnie przedłużyć jej ważność na nie więcej niż rok, jeżeli w ciągu okresu ważności pilot wystąpił o licencję zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 lub przechodzi szkolenie w celu uzyskania takiej licencji. W takim przypadku przedłużenie obejmuje czas potrzebny na wydanie licencji zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

4. Posiadacze licencji uznanej przez państwo członkowskie korzystają z przysługujących im przywilejów zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

## Artykuł 5

**Licencje pilota w zarobkowym transporcie lotniczym oraz innej działalności komercyjnej**

Na potrzeby uznania licencji pilota w zarobkowym transporcie lotniczym oraz innej działalności komercyjnej posiadacze muszą spełnić następujące wymagania odpowiednio do przywilejów, o które się ubiegają:

- a) poprzez zaliczenie egzaminu praktycznego spełnić wymagania załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 dotyczące przedłużenia ważności uprawnień na klasę lub typ, odpowiednio do przywilejów wynikających z posiadanej licencji;
- b) wykazać się znajomością odpowiednich zagadnień z zakresu wymogów operacyjnych oraz załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011;
- c) wykazać się biegłością językową zgodnie z pkt FCL.055 załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011;
- d) posiadać ważne orzeczenie lekarskie 1. klasy, wydane zgodnie z załącznikiem IV (część MED) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011;
- e) w przypadku samolotów, oprócz wymogów określonych w lit. a)–d), spełnić wymagania dotyczące doświadczenia określone w tabeli 1 w załączniku do niniejszego rozporządzenia;
- f) w przypadku śmigłowców, oprócz wymogów określonych w lit. a)–d), spełnić wymagania dotyczące doświadczenia określone w tabeli 2 w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

## Artykuł 6

**Licencje pilota z uprawnieniami IR dotyczące działalności niekomercyjnej**

Na potrzeby uznania licencji pilota turystycznego z uprawnieniami do wykonywania lotów według wskazań przyrządów albo licencji pilota zawodowego (CPL) i licencji pilota liniowego (ATPL) z uprawnieniami do wykonywania lotów według wskazań przyrządów posiadacz, który zamierza korzystać tylko z przywilejów przysługujących pilotowi turystycznemu, musi spełnić wszystkie poniższe wymagania:

- a) zaliczyć egzamin praktyczny do uprawnień IR oraz uprawnień na klasę lub typ, odpowiednio do przywilejów wynikających z posiadanej licencji, zgodnie z dodatkiem 7 i dodatkiem 9 do załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011;

- b) wykazać się wiedzą z zakresu przedmiotów: prawo lotnicze, lotnicze kody pogodowe, planowanie i osiągi lotu (IR) oraz możliwości człowieka;
- c) wykazać się biegłością językową zgodnie z FCL.055 załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011;
- d) posiadać ważne orzeczenie lekarskie co najmniej 2. klasy, wydane zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej;
- e) wykonać co najmniej 100 godzin czasu lotu według wskazań przyrządów jako pilot dowódca na statkach powietrznych odpowiedniej kategorii.

#### Artykuł 7

### Licencje pilota bez uprawnień IR dotyczące działalności niekomercyjnej

Na potrzeby uznania licencji pilota turystycznego albo licencji CPL i ATPL bez uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów, jeżeli posiadacz zamierza korzystać tylko z przywilejów przysługujących pilotowi turystycznemu, musi spełnić wszystkie poniższe wymagania:

- a) wykazać się wiedzą z zakresu przedmiotów: prawo lotnicze oraz możliwości człowieka;
- b) zaliczyć egzamin praktyczny na licencję pilota turystycznego (PPL) określony w pkt FCL.235 załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011;
- c) spełnić odpowiednie wymagania podczęści H załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 dotyczące wydawania uprawnień na klasę lub typ, odpowiednio do przywilejów wynikających z posiadanej licencji;
- d) posiadać orzeczenie lekarskie co najmniej klasy 2, wydane zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej;
- e) wykazać się biegłością językową zgodnie z FCL.055 załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011;
- f) wykonać co najmniej 100 godzin czasu lotu jako pilot na statkach powietrznych odpowiedniej kategorii.

#### Artykuł 8

### Uznawanie ważności licencji pilota na czas określony w celu umożliwienia wykonania konkretnych zadań

1. Niezależnie od przepisów powyższych artykułów, w przypadku lotów wykonywanych dla producenta, właściwy organ państwa członkowskiego może akceptować licencję wydaną przez państwo trzecie zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej przez maksymalnie 12 miesięcy w celu umożliwienia wykonania konkretnych zadań o ograniczonym czasie trwania, takich jak loty szkolne poprzedzające dopuszczenie do eksploatacji, demonstracje, loty przewozowe lub próbne, pod warunkiem że wnioskodawca spełnia poniższe wymagania:

- a) posiada odpowiednią licencję i orzeczenie lekarskie oraz towarzyszące uprawnienia lub kwalifikacje wydane zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej;
- b) jest pośrednio lub bezpośrednio zatrudniony przez producenta statków powietrznych lub władze lotnicze.

W takim przypadku właściwy organ ogranicza uprawnienia posiadacza stosownie do zadań przydzielonych mu na podstawie tego ustępu do: prowadzenia szkolenia w locie i wykonywania prób w locie na potrzeby pierwszego nadania uprawnień na typ, nadzorowania pierwszych lotów liniowych wykonywanych przez pilotów operatora, wykonywania lotów dostawczych lub przewozowych, pierwszych lotów liniowych, demonstracji w locie lub lotów próbnych.

2. Na zasadzie odstępstwa od art. 4–7, w przypadku lotów zawodniczych lub lotów pokazowych o ograniczonym czasie trwania, właściwy organ państwa członkowskiego może uznać licencję wydaną przez państwo trzecie, która uprawnia posiadacza do korzystania z przywilejów wynikających z licencji PPL określonych w załączniku I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, licencji pilota balonowego (BPL) określonych w załączniku III (część BFCL) do rozporządzenia (UE) 2018/395 lub licencji SPL określonych w załączniku III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/1976, pod warunkiem że spełniono wszystkie poniższe wymagania:

- a) przed danym wydarzeniem organizator lotów zawodniczych lub lotów pokazowych dostarczył właściwemu organowi odpowiednie informacje wykazujące, jak zamierza zapewnić, by pilot został zaznajomiony z odpowiednimi informacjami dotyczącymi bezpieczeństwa i umiał odpowiednio zareagować w przypadku jakiegokolwiek ryzyka związanego z tymi lotami;
- b) wnioskodawca posiada odpowiednią licencję i orzeczenie lekarskie oraz towarzyszące uprawnienia lub kwalifikacje wydane zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej.

3. Na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 4–7, właściwy organ państwa członkowskiego może uznać ważność licencji równoważnej jednej z licencji wymienionych w ust. 2 i wydanej przez państwo trzecie zgodnie z wymogami załącznika 1 do konwencji chicagowskiej na nie więcej niż 28 dni w roku kalendarzowym na potrzeby wykonania konkretnych zadań niezarobkowych, pod warunkiem że wnioskodawca spełnił wszystkie poniższe wymagania:

- a) posiada odpowiednią licencję i orzeczenie lekarskie oraz towarzyszące uprawnienia lub kwalifikacje wydane zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej;
- b) wykonał co najmniej jeden lot zapoznawczy w obecności wykwalifikowanego instruktora przed przystąpieniem do realizacji konkretnych zadań o ograniczonym czasie trwania.

#### SEKCJA 3

### KONWERSJA LICENCJI

#### Artykuł 9

#### Warunki konwersji licencji

1. Właściwy organ państwa członkowskiego może dokonać konwersji licencji dotyczącej odpowiedniej kategorii statku powietrznego na licencję PPL zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 na klasę lub typ statku powietrznego z załogą jednoosobową, licencję BPL zgodnie z załącznikiem III (część BFCL) do rozporządzenia (UE) 2018/395 lub licencję SPL zgodnie z załącznikiem III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/1976, jeżeli państwo trzecie wydało pierwotną licencję zgodnie z wymaganiami załącznika 1 do konwencji chicagowskiej, a licencja ta jest albo:

- a) licencją równoważną licencjom wymienionym w ust. 1;
- b) albo CPL lub ATPL.

2. Posiadacz licencji, która ma być przedmiotem konwersji, musi spełnić następujące wymagania minimalne dotyczące odpowiedniej kategorii statku powietrznego:

- a) zaliczyć egzamin pisemny z zagadnień: prawo lotnicze i możliwości człowieka;
- b) zaliczyć egzamin praktyczny PPL, BPL lub SPL, zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, załącznikiem III (część BFCL) do rozporządzenia (UE) 2018/395 lub załącznikiem III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/1976, stosownie do przypadku;
- c) spełnić wymagania dotyczące uzyskania odpowiednich uprawnień na klasę lub typ, zgodnie z podczęścią H;
- d) uzyskać orzeczenie lekarskie wymagane i wydane zgodnie z załącznikiem IV (część MED) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011;
- e) wykazać się biegłością językową zgodnie z FCL.055 załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011;
- f) wykonać co najmniej 100 godzin czasu lotu w charakterze pilota.

#### SEKCJA 4

### AKCEPTOWANIE UPRAWNIEN NA KLASĘ LUB TYP STATKU POWIETRZNEGO

#### Artykuł 10

#### Warunki akceptowania uprawnień na klasę lub typ statku powietrznego

Ważne uprawnienia na klasę lub typ wymienione w licencji wydanej przez państwo trzecie można wpisać na licencji wydanej zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, pod warunkiem że wnioskodawca:

- a) spełnia wymagania dotyczące doświadczenia oraz warunki wstępne uzyskania stosownych uprawnień na klasę lub typ zgodnie z częścią FCL;
- b) zaliczył odpowiedni egzamin praktyczny do uzyskania stosownych uprawnień na klasę lub typ zgodnie z częścią FCL;

- c) jest czynnym pilotem;
- d) wykonał nie mniej niż:
  - (i) w przypadku uprawnień na klasę samolotów, 100 godzin czasu lotu jako pilot w tej klasie;
  - (ii) w przypadku uprawnień na typ samolotu, 500 godzin czasu lotu jako pilot na tym typie;
  - (iii) w przypadku śmigłowców jednosilnikowych o maksymalnej certyfikowanej masie startowej do 3 175 kg, 100 godzin czasu lotu jako pilot na tym typie;
  - (iv) w przypadku pozostałych śmigłowców, 350 godzin czasu lotu jako pilot na tym typie.

*Artykuł 11*

**Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 1178/2011**

W rozporządzeniu (UE) nr 1178/2011 wprowadza się następujące zmiany:

- a) uchyla się art. 8;
- b) uchyla się załącznik III.

*Artykuł 12*

**Wejście w życie i stosowanie**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 4 marca 2020 r.

W imieniu Komisji  
Ursula VON DER LEYEN  
Przewodnicząca



## ZAŁĄCZNIK

## Warunki akceptowania licencji wydanych przez państwa trzecie lub w ich imieniu

Tabela 1

## Wymagane doświadczenie w przypadku samolotów

Posiadana licencja	Liczba godzin ogólnego czasu lotu	Przywileje	
1.	2.	3.	
ATPL(A)	> 1 500 godzin w charakterze pilota dowódcy na samolotach z załogą wieloosobową	Zarobkowy transport lotniczy na samolotach z załogą wieloosobową – jako pilot dowódca	a)
ATPL(A) lub CPL(A)/IR (*)	> 1 500 godzin w charakterze pilota dowódcy lub drugiego pilota na samolotach z załogą wieloosobową zgodnie z wymogami operacyjnymi	Zarobkowy transport lotniczy na samolotach z załogą wieloosobową – jako drugi pilot	b)
MPL	> 1 500 godzin w charakterze drugiego pilota na samolotach z załogą wieloosobową zgodnie z wymogami operacyjnymi	Zarobkowy transport lotniczy na samolotach z załogą wieloosobową – jako drugi pilot	ba)
CPL(A)/IR	> 1 000 godzin w charakterze pilota dowódcy w zarobkowym transporcie lotniczym od uzyskania uprawnień IR	Zarobkowy transport lotniczy na samolotach z załogą jednoosobową – jako pilot dowódca	c)
CPL(A)/IR	> 1 000 godzin w charakterze pilota dowódcy lub drugiego pilota na samolotach z załogą jednoosobową zgodnie z wymogami operacyjnymi	Zarobkowy transport lotniczy na samolotach z załogą jednoosobową – jako drugi pilot zgodnie z wymogami operacyjnymi	d)
ATPL(A), CPL(A)/IR, CPL(A)	> 700 godzin na samolotach, w tym 200 godzin w charakterze, którego dotyczy ma akceptacja, a także 50 godzin w tym charakterze w ciągu ostatnich 12 miesięcy	Korzystanie z przywilejów na samolotach w operacjach innych niż zarobkowy transport lotniczy	e)
CPL(A)	> 1 500 godzin w charakterze pilota dowódcy w zarobkowym transporcie lotniczym, w tym 500 godzin w operacjach na wodnosamolotach	Zarobkowy transport lotniczy na samolotach z załogą jednoosobową – jako pilot dowódca	f)

(\*) Posiadacz licencji CPL(A)/IR na samoloty z załogą wieloosobową przed jej akceptacją musi wykazać się wiedzą na poziomie ATPL(A) ICAO.

Tabela 2

## Wymagane doświadczenie w przypadku śmigłowców

Posiadana licencja	Liczba godzin ogólnego czasu lotu	Przywileje	
1.	2.	3.	
ATPL(H) z ważnymi uprawnieniami IR	> 1 000 godzin w charakterze pilota dowódcy na śmigłowcach z załogą wieloosobową	Zarobkowy transport lotniczy na śmigłowcach z załogą wieloosobową – jako pilot dowódca w lotach VFR i IFR	a)
ATPL(H) bez uprawnień IR	> 1 000 godzin w charakterze pilota dowódcy na śmigłowcach z załogą wieloosobową	Zarobkowy transport lotniczy na śmigłowcach z załogą wieloosobową – jako pilot dowódca w lotach VFR	b)
ATPL(H) z ważnymi uprawnieniami IR	> 1 000 godzin w charakterze pilota na śmigłowcach z załogą wieloosobową	Zarobkowy transport lotniczy na śmigłowcach z załogą wieloosobową – jako drugi pilot w lotach VFR i IFR	c)

Posiadana licencja	Liczba godzin ogólnego czasu lotu	Przywileje	
1.	2.	3.	
ATPL(H) bez uprawnień IR	> 1 000 godzin w charakterze pilota na śmigłowcach z załogą wieloosobową	Zarobkowy transport lotniczy na śmigłowcach z załogą wieloosobową – jako drugi pilot w lotach VFR	d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 godzin w charakterze pilota na śmigłowcach z załogą wieloosobową	Zarobkowy transport lotniczy na śmigłowcach z załogą wieloosobową – jako drugi pilot	e)
CPL(H)/IR	> 1 000 godzin w charakterze pilota dowódcy w zarobkowym transporcie lotniczym od uzyskania uprawnień IR	Zarobkowy transport lotniczy na śmigłowcach z załogą jednoosobową – jako pilot dowódca	f)
ATPL(H) z przywilejami IR lub bez, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 godzin na śmigłowcach innych niż certyfikowane zgodnie z przepisami CS-27/29 lub równoważnymi, w tym 200 godzin w charakterze, którego dotyczyć ma akceptacja, a także 50 godzin w tym charakterze w ciągu ostatnich 12 miesięcy	Korzystanie z przywilejów na śmigłowcach w operacjach innych niż zarobkowy transport lotniczy	g)

(\*) Posiadacz licencji CPL(H)/IR na śmigłowce z załogą wieloosobową przed jej uznaniem musi wykazać się wiedzą na poziomie ATPL(H) ICAO.

**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2020/724**  
**z dnia 15 maja 2020 r.**  
**dotyczące klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury scalonej**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające unijny kodeks celny <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 57 ust. 4 i art. 58 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu zapewnienia jednolitego stosowania Nomenklatury scalonej, stanowiącej załącznik do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 <sup>(2)</sup>, konieczne jest przyjęcie środków dotyczących klasyfikacji towaru określonego w załączniku do niniejszego rozporządzenia.
- (2) Rozporządzeniem (EWG) nr 2658/87 ustanowiono Ogólne reguły interpretacji Nomenklatury scalonej. Reguły te stosuje się także do każdej innej nomenklatury, która jest w całości lub w części oparta na Nomenklaturze scalonej bądź która dodaje do niej jakiegokolwiek dodatkowy podpodział i która została ustanowiona szczególnymi przepisami unijnymi, w celu stosowania środków taryfowych i innych środków odnoszących się do obrotu towarowego.
- (3) Stosownie do wymienionych wyżej ogólnych reguł towar opisany w kolumnie 1 tabeli zamieszczonej w załączniku należy klasyfikować do kodu CN wskazanego w kolumnie 2, na mocy uzasadnień określonych w kolumnie 3 tej tabeli.
- (4) Należy zagwarantować, aby wiążąca informacja taryfowa wydana odnośnie do towarów, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, która nie jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem, mogła być nadal przywoływana przez posiadacza przez pewien okres zgodnie z art. 34 ust. 9 rozporządzenia (UE) nr 952/2013. Okres ten powinien wynosić trzy miesiące.
- (5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Kodeksu Celnego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

*Artykuł 1*

Towar opisany w kolumnie 1 tabeli zamieszczonej w załączniku klasyfikuje się w Nomenklaturze scalonej do kodu CN wskazanego w kolumnie 2 tej tabeli.

*Artykuł 2*

Wiążąca informacja taryfowa, która nie jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem, może być nadal przywoływana przez okres trzech miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, zgodnie z art. 34 ust. 9 rozporządzenia (UE) nr 952/2013.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 269 z 10.10.2013, s. 1.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej (Dz.U. L 256 z 7.9.1987, s. 1).

*Artykuł 3*

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 15 maja 2020 r.

W imieniu Komisji,  
za Przewodniczącą,  
Philip KERMODE  
p.o. Dyrektor Generalny  
Dyrekcja Generalna ds. Podatków i Unii Celnej

---

## ZAŁĄCZNIK

Opis towarów	Klasyfikacja (kod CN)	Uzasadnienie
(1)	(2)	(3)
<p>Artykuł w postaci pustej kuli wykonanej z przędzy, paska lub podobnych materiałów objętych pozycją 5404 lub 5405, z niewielkim okrągłym otworem, otoczonym ramką z miękkiego tworzywa sztucznego, która umożliwia nałożenie go na przykład na elektryczny sznur świateł (tzw. światełka ozdobne).</p> <p>Artykuł istnieje w różnych kolorach i rozmiarach i jest przywożony osobno. Jest on przeznaczony do stosowania jako niezależna dekoracja lub w połączeniu, np. ze światełkami ozdobnymi z łańcuchem świetlnym.</p> <p>(Zob. ilustracja) (*)</p>	5609 00 00	<p>Klasyfikacja wyznaczona jest przez regułę 1. Ogólnych reguł interpretacji Nomenklatury Scalonej, uwagi 7(f) i 8(a) do sekcji XI oraz brzmienie kodu CN 5609 00 00.</p> <p>Wyklucza się klasyfikację artykułu do kodu CN 9405 99 00 jako część (abazur) lampy elektrycznej, gdzie indziej niewymieniona ani niewłączona, ponieważ nie jest możliwa jego identyfikacja według kształtu lub cech szczególnych jako część przeznaczona wyłącznie lub głównie do stosowania z lampą elektryczną (zob. również Noty wyjaśniające do Systemu Zharmonizowanego do działu 94, części). Artykuł jest przeznaczony do stosowania z różnymi rodzajami świateł, w połączeniu z innymi artykułami dekoracyjnymi lub osobno, jako artykuł do dekoracji wnętrz.</p> <p>Artykuł należy zatem klasyfikować według materiału składowego do kodu CN 5609 00 00 jako artykuły z przędzy, paska lub tym podobnych, objętych pozycją 5404 lub 5405, szpagatu, powrozu, linki lub liny, gdzie indziej niewymienione ani niewłączone.</p>

(\*) Ilustracja ma charakter wyłącznie informacyjny.



**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2020/725**  
**z dnia 26 maja 2020 r.**  
**dotyczące klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury scalonej**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające unijny kodeks celny <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 57 ust. 4 i art. 58 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu zapewnienia jednolitego stosowania Nomenklatury scalonej, stanowiącej załącznik do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 <sup>(2)</sup>, konieczne jest przyjęcie środków dotyczących klasyfikacji towaru określonego w załączniku do niniejszego rozporządzenia.
- (2) Rozporządzeniem (EWG) nr 2658/87 ustanowiono Ogólne reguły interpretacji Nomenklatury scalonej. Reguły te stosuje się także do każdej innej nomenklatury, która jest w całości lub w części oparta na Nomenklaturze scalonej bądź która dodaje do niej jakikolwiek dodatkowy podpodział i która została ustanowiona szczególnymi przepisami unijnymi, w celu stosowania środków taryfowych i innych środków odnoszących się do obrotu towarowego.
- (3) Stosownie do wymienionych wyżej ogólnych reguł towar opisany w kolumnie 1 tabeli zamieszczonej w załączniku należy klasyfikować do kodu CN wskazanego w kolumnie 2, na mocy uzasadnień określonych w kolumnie 3 tej tabeli.
- (4) Należy zagwarantować, aby wiążąca informacja taryfowa wydana odnośnie do towarów, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, która nie jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem, mogła być nadal przywoływana przez posiadacza przez pewien okres zgodnie z art. 34 ust. 9 rozporządzenia (UE) nr 952/2013. Okres ten powinien wynosić trzy miesiące.
- (5) Komitet Kodeksu Celnego nie wydał opinii w terminie wyznaczonym przez jego przewodniczącego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

*Artykuł 1*

Towar opisany w kolumnie 1 tabeli zamieszczonej w załączniku klasyfikuje się w Nomenklaturze scalonej do kodu CN wskazanego w kolumnie 2 tej tabeli.

*Artykuł 2*

Wiążąca informacja taryfowa, która nie jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem, może być nadal przywoływana przez okres trzech miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, zgodnie z art. 34 ust. 9 rozporządzenia (UE) nr 952/2013.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 269 z 10.10.2013, s. 1.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej (Dz.U. L 256 z 7.9.1987, s. 1).

*Artykuł 3*

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 26 maja 2020 r.

*W imieniu Komisji,  
za Przewodniczącą,  
Philip KERMODE  
p.o. Dyrektor Generalny  
Dyrekcja Generalna ds. Podatków i Unii Celnej*

---

## ZAŁĄCZNIK

Opis towarów	Klasyfikacja (kod CN)	Uzasadnienie
(1)	(2)	(3)
<p>Produkt złożony z następujących składników (% masy):</p> <p>węglowodory (głównie parafinowe i naftenowe) 94,4</p> <p>octan n-butyłu 5,6</p> <p>Produkt przedstawiany jest do stosowania jako organiczny złożony rozpuszczalnik do rozpuszczania farb, lakierów i mas uszczelniających.</p> <p>Produkt przedstawiany jest w beczkach o pojemności 210 litrów, w pojemnikach o pojemności 1 000 litrów lub luzem.</p>	3814 00 90	<p>Klasyfikacja wyznaczona jest przez reguły 1. i 6. Ogólnych reguł interpretacji Nomenklatury scalonej oraz brzmienie kodów CN 3814 00 i 3814 00 90.</p> <p>Klasyfikacja do pozycji 2710 jest wykluczona ponieważ organiczne złożone rozpuszczalniki i rozcieńczalniki są wymienione lub włączone gdzie indziej (zob. również Noty wyjaśniające do Nomenklatury scalonej do podpozycji od 2710 12 11 do 2710 19 99, pkt II.3 lit. h)).</p> <p>Pozycja 3814 obejmuje organiczne złożone rozpuszczalniki i rozcieńczalniki zawierające więcej niż 70 % masy olejów ropy naftowej (zob. również Nota wyjaśniająca do Systemu Zharmonizowanego do pozycji 3814, akapit pierwszy).</p> <p>Brzmienie pozycji 3814 jest bardziej specyficzne niż brzmienie pozycji 2710, ponieważ obejmuje nie tylko skład, ale również sposób wykorzystania produktu (zob. również opinia klasyfikacyjna Systemu Zharmonizowanego 3814.00/3).</p> <p>Produkt ten należy zatem klasyfikować do kodu CN 3814 00 90 jako pozostały organiczny złożony rozpuszczalnik.</p>



# DECYZJE

## DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2020/726

z dnia 27 maja 2020 r.

w sprawie odrzucenia, zgodnie z art. 97 ust. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1308/2013, wniosku o objęcie ochroną – jako oznaczenia geograficznego – nazwy (Commune de Champagne (ChOG))

(notyfikowana jako dokument nr C(2020) 3323)

(Jedynie tekst w języku francuskim jest autentyczny)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1308/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólną organizację rynków produktów rolnych oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 922/72, (EWG) nr 234/79, (WE) nr 1037/2001 i (WE) nr 1234/2007 <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 97 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje,

- (1) Zgodnie z art. 97 rozporządzenia (UE) nr 1308/2013 Komisja zbadała wniosek o objęcie ochroną nazwy „Commune de Champagne” jako chronionego oznaczenia geograficznego, przesłany przez wspólnotę *Communauté de la vigne et du vin de la Commune de Champagne* (Wspólnota winorośli i wina w gminie Champagne) w kantonie Vaud w Szwajcarii (CVVCCVDCH) i jej członków („wnioskodawca”) w dniu 3 listopada 2015 r.
- (2) W odpowiedzi na prośbę Komisji o wyjaśnienia, w szczególności co do ochrony nazwy „Commune de Champagne”, CVVCCVDCH wysłała nową wersję specyfikacji produktu oraz streszczenie i informacje dodatkowe w dniach 1 grudnia 2016 r. i 7 kwietnia 2017 r.
- (3) Komisja stwierdziła, że nazwa „Commune de Champagne” nie figuruje wśród nazw zarejestrowanych w szwajcarskim rejestrze kontrolowanych nazw pochodzenia prowadzonym przez Federalny Urząd ds. Rolnictwa zgodnie z art. 25 krajowego rozporządzenia w sprawie uprawy winorośli i przywozu wina, 916.140 z dnia 14 listopada 2007 r.
- (4) Ponadto po zbadaniu dokumentacji przedłożonej przez CVVCCVDCH Komisja jest zdania, że nazwa „Commune de Champagne” nie może być skutecznie chroniona w Szwajcarii. Z jednej strony Umowa między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską dotycząca handlu produktami rolnymi <sup>(2)</sup>, w szczególności art. 8 załącznika 7 do tej umowy, nakłada na Konfederację Szwajcarską obowiązek ochrony i zastrzeżenia nazwy „Champagne” na terytorium Szwajcarii, gdy wino to pochodzi z Unii Europejskiej. Z drugiej strony, jeżeli chodzi o art. 32 rozporządzenia w sprawie win z kantonu Vaud z dnia 27 maja 2009 r. (kanton Vaud, Konfederacja Szwajcarska), Komisja zauważa, że dotyczy on prawa do umieszczenia – pod pewnymi warunkami – nazwy gminy na etykietach win objętych kontrolowaną nazwą pochodzenia. Artykuł ten ustanawia zasady etykietowania win objętych kontrolowaną nazwą pochodzenia, w tym przypadku „Bonvillars”, a mianowicie pozwala na umieszczenie nazwy gminy, z której pochodzą winogrona. Nie obejmuje on nazwy „Commune de Champagne” ochroną jako oznaczenia geograficznego.
- (5) Komisja stwierdza zatem, że wnioskodawca nie dostarczył dowodów na to, że nazwa, o której mowa, jest prawnie chroniona w jego kraju pochodzenia. Warunek określony w art. 94 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 1308/2013 nie jest zatem spełniony.
- (6) Z powyższego wynika, że nie są spełnione warunki określone w tytule II rozdział I sekcja 2 podsekcja 2 „Nazwy pochodzenia i oznaczenia geograficzne” rozporządzenia (UE) nr 1308/2013.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 671.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 114 z 30.4.2002, s. 132.

- (7) W związku z tym należy odrzucić wniosek o objęcie ochroną nazwy „Commune de Champagne” jako chronionego oznaczenia geograficznego zgodnie z art. 97 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 1308/2013.
- (8) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu ds. Wspólnej Organizacji Rynków Rolnych,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

*Artykuł 1*

Wniosek o rejestrację nazwy „Commune de Champagne” zostaje odrzucony.

*Artykuł 2*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Communauté de la vigne et du vin de la Commune de Champagne w kantonie Vaud w Szwajcarii (CVVCCVDCH).

Sporządzono w Brukseli dnia 27 maja 2020 r.

*W imieniu Komisji*  
Janusz WOJCIECHOWSKI  
*Członek Komisji*

---

**DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2020/727****z dnia 29 maja 2020 r.****w sprawie zakończenia postępowania antydumpingowego dotyczącego przywozu produktów z włókien ciągłych szklanych pochodzących z Bahrajnu i Egiptu**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1036 z dnia 8 czerwca 2016 r. w sprawie ochrony przed przywozem produktów po cenach dumpingowych z krajów niebędących członkami Unii Europejskiej <sup>(1)</sup> („rozporządzenie podstawowe”), w szczególności jego art. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

**1. PROCEDURA****1.1. Wszczęcie postępowania**

- (1) W dniu 3 maja 2019 r. zgodnie z art. 5 rozporządzenia podstawowego Komisja Europejska wszczęła dochodzenie antydumpingowe dotyczące przywozu do Unii Europejskiej produktów z włókien szklanych ciągłych („GFR”) pochodzących z Bahrajnu i Egiptu („państwa, których dotyczy postępowanie”). Komisja opublikowała zawiadomienie o wszczęciu postępowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* <sup>(2)</sup> („zawiadomienie o wszczęciu postępowania”).
- (2) Komisja wszczęła dochodzenie w następstwie skargi złożonej w dniu 21 marca 2019 r. przez Europejskie Stowarzyszenie Producentów Włókna Szklanego (European Glass Fibre Producers Association, „skarżący” lub „APFE”) w imieniu producentów reprezentujących ponad 25 % ogólnej unijnej produkcji. Producenci reprezentujący 71 % ogólnej unijnej produkcji produktów z włókien szklanych ciągłych poparli skargę.

**1.2. Okres objęty dochodzeniem i okres badany**

- (3) Dochodzenie dotyczące dumpingu i powstałej szkody obejmowało okres od dnia 1 kwietnia 2018 r. do dnia 31 marca 2019 r. („okres objęty dochodzeniem” lub „OD”). Badanie tendencji mających znaczenie dla oceny szkody obejmowało okres od dnia 1 stycznia 2016 r. do końca okresu objętego dochodzeniem („okres badany”).

**1.3. Zainteresowane strony**

- (4) W zawiadomieniu o wszczęciu Komisja wezwała zainteresowane strony do skontaktowania się z nią w celu wzięcia udziału w dochodzeniu. Ponadto Komisja wyraźnie poinformowała skarżącego, innych znanych producentów unijnych, znanych producentów eksportujących, znanych importerów, dostawców i użytkowników, przedsiębiorstwa handlowe, a także stowarzyszenia, o których wiadomo, że są zainteresowane, o wszczęciu dochodzenia i zaprosiła te podmioty do wzięcia w nim udziału.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 176 z 30.6.2016, s. 21.<sup>(2)</sup> Dz.U. C 151 z 3.5.2019, s. 4.

- (5) Zainteresowane strony miały możliwość przedstawienia uwag na temat wszczęcia dochodzenia oraz złożenia wniosku o przesłuchanie przed Komisją lub rzecznikiem praw stron w postępowaniach w sprawie handlu.

#### 1.4. Kontrola wyrywkowa

- (6) W zawiadomieniu o wszczęciu postępowania Komisja oznajmiła, że może dokonać kontroli wyrywkowej zainteresowanych stron zgodnie z art. 17 rozporządzenia podstawowego.

##### 1.4.1. Kontrola wyrywkowa producentów unijnych

- (7) W zawiadomieniu o wszczęciu Komisja ogłosiła, że wstępnie wybrała próbę producentów unijnych. Komisja wybrała próbę na podstawie największej reprezentatywnej ilości produkcji, którą można było właściwie zbadać w dostępnym czasie.
- (8) Nie otrzymano żadnych uwag dotyczących doboru próby.

##### 1.4.2. Kontrola wyrywkowa importerów niepowiązanych

- (9) Aby podjąć decyzję co do konieczności przeprowadzenia kontroli wyrywkowej i, jeżeli konieczność taka zostanie stwierdzona, aby dokonać doboru próby, Komisja zwróciła się do importerów niepowiązanych o udzielenie informacji określonych w zawiadomieniu o wszczęciu postępowania.
- (10) Biorąc pod uwagę, że jedynie dwóch niepowiązanych importerów przekazało wypełnione formularze dotyczące doboru próby, nie zastosowano kontroli wyrywkowej.

##### 1.4.3. Kontrola wyrywkowa producentów eksportujących z Bahrajnu i Egiptu

- (11) Komisja nie zastosowała kontroli wyrywkowej w odniesieniu do producentów eksportujących z Bahrajnu i Egiptu, ponieważ w każdym z tych krajów jest tylko jeden producent eksportujący.

##### 1.4.4. Odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu i wizyty weryfikacyjne

- (12) Komisja wysłała kwestionariusze dwóm producentom eksportującym, trzem producentom unijnym objętym próbą oraz dwóm importerom niepowiązanym. Zamiast wymagania od użytkowników składania oświadczeń przekazano im do wypełnienia kwestionariusze, jeżeli się na to godzą.
- (13) Komisja otrzymała odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu od obydwu producentów eksportujących, wszystkich producentów unijnych objętych próbą oraz od obydwu importerów niepowiązanych. Komisja otrzymała również odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu od dwóch użytkowników.
- (14) Komisja zgromadziła i zweryfikowała wszelkie informacje uważane za niezbędne w celu stwierdzenia istnienia dumpingu, wynikającej z niego szkody oraz interesu Unii.
- (15) Poprawność danych gromadzonych przez skarżącego na potrzeby wskaźników makroekonomicznych oraz metodologia przyjęta w ich gromadzeniu podlegały wizycie weryfikacyjnej na podstawie art. 16 rozporządzenia podstawowego, przeprowadzanej w kancelarii adwokatów skarżącego.
- (16) Wizyty weryfikacyjne przeprowadzane na podstawie art. 16 rozporządzenia podstawowego odbyły się na terenie następujących przedsiębiorstw:

producenci unijni i przedsiębiorstwa powiązane:

- 3B Fibreglass, Battice, Belgia,
- Johns Manville Slovakia a.s., Trnava, Republika Słowacka,
- European Owens Corning Fibreglass SPRL, Watermael-Boitsfort, Belgia

niepowiązani importerzy w Unii:

- Euroresins UK Limited, Ellesmere Port, Zjednoczone Królestwo,
- Helm AG, Hamburg, Niemcy

niepowiązani użytkownicy w Unii:

- Polykemi, Ystad, Szwecja,
- przedsiębiorstwo A <sup>(?)</sup>

producent eksportujący z Egiptu i przedsiębiorstwa powiązane:

- Jushi Group:
- Jushi Egypt for Fiberglass Industry S.A.E., Egipt,
- Jushi France SAS, Francja,
- Jushi Italia srl, Włochy,
- Jushi Spain SA, Hiszpania

producent eksportujący z Bahrajnu i przedsiębiorstwa powiązane:

- CPIC Group
  - CPIC Abahsain Fiberglass W.L.L., Bahrajn,
  - CPIC Europe B.V., Niderlandy.

## 2. PRODUKT OBJĘTY POSTĘPOWANIEM I PRODUKT PODOBNY

### 2.1. Produkt objęty dochodzeniem

- (17) Niniejsze dochodzenie dotyczy nici ciętych z włókien szklanych, o długości nieprzekraczającej 50 mm („nici cięte”); niedoprzędów z włókien szklanych, z wyłączeniem niedoprzędów z włókien szklanych, które są impregnowane i powlekane i których straty podczas prażenia wynoszą więcej niż 3 % (zgodnie z normą ISO 1887) („niedoprzędy”); oraz mat z włókien szklanych z wyłączeniem mat z waty szklanej („maty”) („produkt objęty dochodzeniem”). Produkt objęty dochodzeniem znany jest jako „wzmocnienia z włókna szklanego” lub „GFR”.
- (18) Produkt objęty postępowaniem to produkt objęty dochodzeniem pochodzący z Bahrajnu i Egiptu.
- (19) Produkt objęty postępowaniem jest obecnie objęty kodami CN 7019 11 00, ex 7019 12 00, 7019 31 00 (kody TARIC 7019 12 00 22, 7019 12 00 25, 7019 12 00 26 i 7019 12 00 39).

### 2.2. Produkt podobny

- (20) W toku dochodzenia wykazano, że następujące produkty mają takie same podstawowe właściwości fizyczne, chemiczne i techniczne, a także te same podstawowe zastosowania:
- a) produkt objęty postępowaniem;
  - b) produkt wytwarzany i sprzedawany na rynku krajowym Bahrajnu i Egiptu;
  - c) produkt wytwarzany i sprzedawany w Unii przez przemysł unijny.
- (21) Komisja uznała zatem, że na potrzeby niniejszego dochodzenia są to produkty podobne w rozumieniu art. 2 lit. c) rozporządzenia podstawowego.

## 3. PROCEDURA

- (22) W piśmie do Komisji z dnia 19 marca 2020 r. skarżący wycofał swoją skargę.
- (23) Zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia podstawowego w przypadku wycofania skargi przez skarżącego postępowanie może zostać zakończone, o ile nie jest to sprzeczne z interesem Unii.
- (24) Komisja uznała, że postępowanie antydumpingowe powinno zostać zakończone, ponieważ dochodzenie nie ujawniło żadnych okoliczności wskazujących, iż takie zakończenie nie leżałoby w interesie Unii.

<sup>(?)</sup> Przedsiębiorstwo A złożyło wniosek o zachowanie anonimowości ze względu na to, że naraziłoby się na istotne ryzyko odwetu handlowego, gdyby niektórzy producenci postrzegali je jako działające w sposób sprzeczny z ich interesami.

- (25) Zainteresowane strony zostały odpowiednio poinformowane i umożliwiono im przedstawienie uwag. Komisja nie otrzymała żadnych uwag, które mogłyby prowadzić do stwierdzenia, iż takie zakończenie nie leżałoby w interesie Unii.
- (26) Komisja uznaje zatem, że postępowanie antydumpingowe dotyczące przywozu do Unii GFR pochodzących z Bahrajnu i Egiptu powinno zostać zakończone.
- (27) Niniejsza decyzja jest zgodna z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 15 ust. 1 rozporządzenia podstawowego,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Postępowanie antydumpingowe dotyczące przywozu do Unii nici ciętych z włókien szklanych, o długości nieprzekraczającej 50 mm („nici cięte”); niedoprzędów z włókien szklanych, z wyłączeniem niedoprzędów z włókien szklanych, które są impregnowane i powlekane i których straty podczas prażenia wynoszą więcej niż 3 % (zgodnie z normą ISO 1887) („niedoprzędy”); oraz mat z włókien szklanych z wyłączeniem mat z waty szklanej („maty”), obecnie objętych kodami CN 7019 11 00, ex 7019 12 00, 7019 31 00 (kody TARIC 7019 12 00 22, 7019 12 00 25, 7019 12 00 26 i 7019 12 00 39) i pochodzących z Bahrajnu i Egiptu zostaje niniejszym zakończone.

#### Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Brukseli dnia 29 maja 2020 r.

W imieniu Komisji  
Ursula VON DER LEYEN  
Przewodnicząca

---

**DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2020/728****z dnia 29 maja 2020 r.****w sprawie zatwierdzenia, na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631, funkcji wysokosprawnego generatora w 12-woltowych zespołach silnikowo-prądnicowych przeznaczonych do stosowania w niektórych samochodach osobowych i lekkich pojazdach użytkowych jako technologii innowacyjnej****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 11 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 20 września 2019 r. producenci 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 i dostawca Valeo Electrification Systems złożyli wspólnie wniosek zgodnie z art. 12a rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 725/2011 <sup>(2)</sup> dotyczący zmiany decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2017/785 <sup>(3)</sup> w celu rozszerzenia zatwierdzenia technologii innowacyjnej na zastosowanie w niektórych hybrydowych pojazdach elektrycznych niedoładowywanych zewnętrznie (NOVC-HEV) kategorii M<sub>1</sub> i samochodach osobowych, które mogą być zasilane niektórymi paliwami alternatywnymi.
- (2) W dniu 1 października 2019 r. producenci 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 i dostawca Valeo Electrification Systems złożyli wspólnie wniosek dotyczący zatwierdzenia, zgodnie z art. 11 rozporządzenia (UE) 2019/631, jako technologii innowacyjnej, funkcji wysokosprawnego generatora w 12-woltowych zespołach silnikowo-prądnicowych w niektórych lekkich pojazdach użytkowych, w tym w niektórych pojazdach NOVC-HEV i lekkich pojazdach użytkowych, które mogą być zasilane niektórymi paliwami alternatywnymi.
- (3) 12-woltowy zespół silnikowo-prądnicowy może pracować albo jako silnik elektryczny przekształcający energię elektryczną w energię mechaniczną, albo jako generator przekształcający energię mechaniczną w energię elektryczną, czyli podobnie jak alternator. Technologię będącą przedmiotem wniosku o zmianę i wniosku o zatwierdzenie definiuje się jako funkcję wysokosprawnego generatora w 12-woltowym zespole silnikowo-prądnicowym.
- (4) Biorąc pod uwagę, że wniosek o zmianę i wniosek o zatwierdzenie odnoszą się do tej samej technologii innowacyjnej i że te same warunki odnoszą się do jej zastosowania w odpowiednich kategoriach pojazdów, właściwe jest uwzględnienie wniosku o zmianę i wniosku o zatwierdzenie w jednej decyzji.
- (5) Wniosek o zmianę i wniosek o zatwierdzenie poddano ocenie zgodnie z art. 11 rozporządzenia (UE) 2019/631, z rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 725/2011 i rozporządzeniem wykonawczymi Komisji (UE) nr 427/2014 <sup>(4)</sup> oraz z wytycznymi technicznymi dotyczącymi przygotowania wniosków o zatwierdzenie technolo-

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 725/2011 z dnia 25 lipca 2011 r. ustanawiające procedurę zatwierdzania i poświadczania technologii innowacyjnych umożliwiających zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów osobowych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 (Dz.U. L 194 z 26.7.2011, s. 19).

<sup>(3)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2017/785 z dnia 5 maja 2017 r. w sprawie zatwierdzenia stosowania w napędzanych przez konwencjonalny silnik spalinowy samochodach osobowych wysokosprawnych 12-woltowych zespołów silnikowo-prądnicowych jako technologii innowacyjnej umożliwiającej zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów osobowych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 (Dz.U. L 118 z 6.5.2017, s. 20).

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 427/2014 z dnia 25 kwietnia 2014 r. ustanawiające procedurę zatwierdzania i poświadczania technologii innowacyjnych umożliwiających zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z lekkich pojazdów dostawczych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 125 z 26.4.2014, s. 57).

gii innowacyjnych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 <sup>(5)</sup> (wersja z lipca 2018 r.) <sup>(6)</sup>. Oba wnioski spełniają wymogi formalne; zgodnie z art. 11 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2019/631 dołączono do nich sprawozdanie z weryfikacji sporządzone przez niezależny zatwierdzony organ.

- (6) Funkcja wysokosprawnego generatora w 12-woltowym zespole silnikowo-prądnicowym została już zatwierdzona do stosowania w samochodach osobowych napędzanych przez konwencjonalny silnik spalinowy decyzją wykonawczą (UE) 2017/785 jako innowacyjna technologia umożliwiająca zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> w sposób, który jest tylko częściowo przewidziany w pomiarach przeprowadzanych w ramach badania emisji zgodnie z nowym europejskim cyklem jezdny określonym w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 692/2008 <sup>(7)</sup>. Z oceny wynika, że zatwierdzona ekoinnowacja jest w stanie zmniejszyć emisje CO<sub>2</sub> na tych samych warunkach również w przypadku innych kategorii pojazdów.
- (7) Dokładniej rzecz ujmując, wnioskodawcy wykazali, że funkcja wysokosprawnego generatora w 12-woltowym zespole silnikowo-prądnicowym jest w stanie zmniejszyć emisje CO<sub>2</sub> w lekkich pojazdach użytkowych napędzanych przez konwencjonalny silnik spalinowy w taki sam sposób, jak w przypadku samochodów osobowych o tym samym rodzaju napędu.
- (8) Jeśli chodzi o pojazdy NOVC-HEV kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub>, w odniesieniu do których można stosować nieskorygowane wartości zmierzonego zużycia paliwa i emisji CO<sub>2</sub> zgodnie z pkt 5.3.2 załącznika 8 do regulaminu EKG ONZ nr 101 <sup>(8)</sup>, do celów niniejszej decyzji należy uznać je za równoważne z pojazdami kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> napędzanymi przez konwencjonalne silniki spalinowe.
- (9) Wnioskodawcy wykazali, że metoda badań określona w decyzji wykonawczej (UE) 2017/785 w odniesieniu do badania ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> uzyskanego dzięki zastosowaniu funkcji wysokosprawnego generatora w 12-woltowych zespołach silnikowo-prądnicowych w samochodach osobowych napędzanych przez konwencjonalny silnik spalinowy jest odpowiednia do określenia takiego ograniczenia wynikającego ze stosowania tej technologii w lekkich samochodach użytkowych, a także w niektórych pojazdach NOVC-HEV kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub>.
- (10) Wnioskodawcy wystąpili z wnioskiem, aby – ze względu na rosnący udział samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych zasilanych gazem płynnym (LPG), sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub E85 – zakres niniejszej decyzji obejmował również takie pojazdy, oraz aby w związku z tym niektóre współczynniki w metodzie badań zostały odpowiednio dostosowane.
- (11) Biorąc pod uwagę ograniczoną dostępność E85 na rynku unijnym jako całości, nie jest jednak właściwe odróżnienie tego paliwa od benzyny na potrzeby metody badań.
- (12) W odniesieniu do dodania do metody badań procedury docierania w przypadku zespołu silnikowo-prądnicowego, wniosek o zatwierdzenie nie określa z wystarczającą precyzją szczegółowych informacji na temat tego, w jaki sposób należy przeprowadzić takie docieranie ani w jaki sposób należy uwzględnić efekty docierania. Ponadto już obecnie integralną częścią metody badań określonej w decyzji wykonawczej (UE) 2017/785 jest możliwość uwzględnienia takich efektów, w razie potrzeby, poprzez wymóg co najmniej pięciokrotnego pomiaru sprawności funkcji generatora zespołu silnikowo-prądnicowego. Ponieważ sprawność funkcji generatora zespołu silnikowo-prądnicowego określa się na podstawie średniej wyników pomiarów, wszelkie efekty docierania, zarówno pozytywne, jak i negatywne, mogą być w związku z tym odpowiednio uwzględnione w ostatecznym wyznaczeniu sprawności, w razie konieczności poprzez zwiększenie liczby pomiarów. W tym kontekście nie jest właściwe uzupełnienie metody badań dodatkową szczegółową procedurą docierania, taką jak procedura proponowana we wniosku.
- (13) Biorąc pod uwagę powyższe względy, metodę badań określoną w decyzji wykonawczej (UE) 2017/785, z uwzględnieniem niektórych dodatkowych współczynników dotyczących paliwa, należy uznać za stosowną również do celów określania ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> uzyskanego dzięki technologii innowacyjnej zainstalowanej w pojazdach N<sub>1</sub> napędzanych silnikiem spalinowym, pojazdach NOVC-HEV kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> oraz pojazdach kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub>, które mogą być zasilane niektórymi paliwami alternatywnymi.

<sup>(5)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1).

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

<sup>(7)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1).

<sup>(8)</sup> Regulamin nr 101 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji samochodów osobowych wyposażonych wyłącznie w silnik spalinowy spalania wewnętrznego lub wyposażonych w hybrydowy elektryczny układ napędowy w zakresie pomiaru emisji dwutlenku węgla i zużycia paliwa i/lub pomiaru zużycia energii elektrycznej i zasięgu przy zasilaniu energią elektryczną oraz pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> wyposażonych w elektryczny układ napędowy w zakresie pomiaru zużycia energii elektrycznej i zasięgu przy zasilaniu energią elektryczną (Dz.U. L 138 z 26.5.2012, s. 1).



- (14) Producenci powinni mieć możliwość zwrócenia się do organu udzielającego homologacji typu o poświadczenie ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> wynikającego ze stosowania technologii innowacyjnej, jeżeli spełniono warunki określone w niniejszej decyzji. W tym celu producenci powinni zapewnić, aby do wniosku o poświadczenie dołączono sprawozdanie z weryfikacji sporządzone przez niezależny zatwierdzony organ potwierdzające, że technologia innowacyjna spełnia warunki określone w niniejszej decyzji oraz że ograniczenie emisji zostało określone zgodnie z metodą badań ustanowioną w niniejszej decyzji.
- (15) W celu ułatwienia szerszego wprowadzenia technologii innowacyjnej w nowych pojazdach producent powinien również mieć możliwość złożenia pojedynczego wniosku o poświadczenie ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> wynikającego ze stosowania funkcji wysokosprawnego generatora w kilku 12-woltowych zespołach silnikowo-prądnicowych. Należy jednak zapewnić, aby w przypadku korzystania z tej możliwości stosowany był mechanizm zachęcający do wykorzystania tylko tych zespołów silnikowo-prądnicowych, które oferują najwyższą sprawność.
- (16) Obowiązkiem organu udzielającego homologacji typu jest rzetelna weryfikacja spełnienia warunków poświadczenia ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> w wyniku zastosowania innowacyjnej technologii, określonych w niniejszej decyzji. W przypadku udzielenia poświadczenia odpowiedzialny organ udzielający homologacji typu powinien zapewnić, aby wszystkie elementy uwzględniane do celów poświadczenia były rejestrowane w sprawozdaniu z badań i przechowywane wraz ze sprawozdaniem z weryfikacji oraz aby informacje te były udostępniane Komisji na żądanie.
- (17) Do celów określenia ogólnego kodu ekoinnowacji, który ma być stosowany w odpowiednich dokumentach homologacji typu zgodnie z załącznikami I, VIII i IX do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (\*), należy przypisać kod indywidualny do technologii innowacyjnej.
- (18) Od 2021 r. zgodność producentów z docelowymi indywidualnymi poziomami emisji CO<sub>2</sub> należy ustalać na podstawie emisji CO<sub>2</sub> określonych zgodnie ze zharmonizowaną światową procedurą badań lekkich pojazdów dostawczych (WLTP) określoną w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151<sup>(10)</sup>. W związku z tym ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> uzyskane dzięki innowacyjnej technologii poświadczone przez odniesienie do niniejszej decyzji można uwzględnić w celu obliczenia średniego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> producentów wyłącznie w odniesieniu do roku kalendarzowego 2020,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

### Technologia innowacyjna

Funkcję wysokosprawnego generatora stosowaną w 12-woltowym zespole silnikowo-prądnicowym, o której mowa w decyzji wykonawczej (UE) 2017/785, zatwierdza się jako technologię innowacyjną w rozumieniu art. 11 rozporządzenia (UE) 2019/631, biorąc pod uwagę fakt, że jest ona jedynie częściowo objęta standardową procedurą badania określoną w rozporządzeniu (WE) nr 692/2008 oraz o ile spełnione są następujące warunki:

- a) technologia innowacyjna jest zainstalowana w lekkich pojazdach użytkowych (N<sub>1</sub>) z silnikami spalinowymi zasilanymi benzyną, olejem napędowym, gazem płynnym (LPG), sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub E-85, lub w hybrydowych pojazdach elektrycznych niedoładowywanych zewnętrznie (NOVC-HEV) kategorii M<sub>1</sub> lub N<sub>1</sub> spełniających wymogi pkt 5.3.2 ppkt 3 załącznika 8 do regulaminu nr 101 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych;
- b) sprawność funkcji generatora, określona zgodnie z metodą określoną w załączniku, wynosi co najmniej:
- (i) 73,8 % dla pojazdów zasilanych benzyną lub E85, innych niż turbodoładowane;
  - (ii) 73,4 % dla turbodoładowanych pojazdów zasilanych benzyną lub E85;
  - (iii) 74,2 % dla pojazdów zasilanych olejem napędowym;

(\*) Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

<sup>(10)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1).

- (iv) 74,6 % dla pojazdów zasilanych LPG, innych niż turbodoładowane;
- (v) 74,1 % dla turbodoładowanych pojazdów zasilanych LPG;
- (vi) 76,3 % dla pojazdów zasilanych CNG, innych niż turbodoładowane;
- (vii) 75,7 % dla turbodoładowanych pojazdów zasilanych CNG.

#### Artykuł 2

### Technologia referencyjna

Technologią referencyjną jest alternator o masie maksymalnej wynoszącej 7 kg oraz o sprawności 67 %.

#### Artykuł 3

### Wniosek o poświadczenie ograniczenia emisji CO<sub>2</sub>

1. Producent może zwrócić się do organu udzielającego homologacji typu o poświadczenie ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> wynikającego ze stosowania technologii zatwierdzonej zgodnie z art. 1 („technologia innowacyjna”) w jednym lub kilku 12-woltowych zespołach silnikowo-prądnicowych poprzez odniesienie do niniejszej decyzji.
2. Producent zapewnia, aby do wniosku o poświadczenie dołączono sprawozdanie z weryfikacji sporządzone przez niezależny zatwierdzony organ potwierdzające, że warunki określone w art. 1 zostały spełnione.
3. Jeżeli ograniczenie emisji zostało poświadczone zgodnie z art. 3, producent zapewnia rejestrację poświadczonego ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> i kodu ekoinnowacji, o którym mowa w art. 5 ust. 1, na świadectwach zgodności przedmiotowych pojazdów.

#### Artykuł 4

### Poświadczenie ograniczenia emisji CO<sub>2</sub>

1. Organ udzielający homologacji typu zapewnia, aby ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> uzyskane dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnej zostało określone zgodnie z metodą określoną w załączniku.
2. Jeżeli producent składa wniosek o poświadczenie ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> wynikającego z zastosowania technologii innowacyjnej w więcej niż jednym 12-woltowym zespole silnikowo-prądnicowym w odniesieniu do jednej wersji pojazdu, organ udzielający homologacji typu ustala, który z badanych 12-woltowych zespołów silnikowo-prądnicowych zapewnia najniższe ograniczenie emisji CO<sub>2</sub>. Wartość tę wykorzystuje się do celów ust. 4.
3. Jeżeli technologia innowacyjna jest zainstalowana w pojeździe dwupaliwowym lub pojeździe typu *flex-fuel*, organ udzielający homologacji typu rejestruje ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> w następujący sposób:
  - a) w odniesieniu do pojazdów dwupaliwowych stosujących benzynę i paliwa gazowe – wartość ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> w odniesieniu do paliwa LPG lub CNG;
  - b) w odniesieniu do pojazdów typu *flex-fuel* stosujących benzynę i E85 – wartość ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> w odniesieniu do benzyny.
4. Organ udzielający homologacji typu rejestruje w odpowiedniej dokumentacji homologacji typu poświadczone ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> określone zgodnie z ust. 1 i 2 oraz kod ekoinnowacji, o którym mowa w art. 5 ust. 1.
5. Organ udzielający homologacji typu rejestruje wszystkie elementy, uwzględniane do celów poświadczenia, w sprawozdaniu z badań i przechowuje je wraz ze sprawozdaniem z weryfikacji, o którym mowa w art. 3 ust. 2, oraz udostępnia te informacje Komisji na żądanie.
6. Organ udzielający homologacji typu poświadcza ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> jedynie jeżeli stwierdzi, że technologia innowacyjna spełnia warunki określone w art. 1 i jeżeli osiągnięte ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> wynosi nie mniej niż 1 g CO<sub>2</sub>/km, jak określono w art. 9 ust. 1 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011 w przypadku samochodów osobowych lub art. 9 ust. 1 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 427/2014 w przypadku lekkich pojazdów użytkowych.

*Artykuł 5***Kod ekoinnowacji**

1. Technologii innowacyjnej zatwierdzonej niniejszą decyzją przyporządkowuje się kod ekoinnowacji 30.
2. Poświadczone ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> odpowiadające temu kodowi ekoinnowacji można uwzględniać przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji producentów jedynie w odniesieniu do roku kalendarzowego 2020.

*Artykuł 6***Wejście w życie**

Niniejsza decyzja wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Brukseli dnia 29 maja 2020 r.

*W imieniu Komisji*  
Ursula VON DER LEYEN  
*Przewodnicząca*

—

## ZAŁĄCZNIK

**METODA OKREŚLANIA OGRANICZENIA EMISJI CO<sub>2</sub> WYNIKAJĄCEGO ZE STOSOWANIA  
FUNKCJI WYSOKOSPRAWNEGO GENERATORA W 12-WOLTOWYCH ZESPOŁACH SILNIKOWO-  
PRĄDNICOWYCH PRZEZNACZONYCH DO STOSOWANIA W NIEKTÓRYCH SAMOCHODACH  
OSOBOWYCH I LEKKICH POJAZDACH UŻYTKOWYCH**

## 1. WPROWADZENIE

Aby określić ograniczenie emisji CO<sub>2</sub>, które można przypisać funkcji wysokosprawnego generatora w 12-woltowym zespole silnikowo-prądnicowym, zwanej dalej „technologią innowacyjną”, przeznaczonej do stosowania w niektórych samochodach osobowych (M<sub>1</sub>) i lekkich pojazdach użytkowych (N<sub>1</sub>), spełniających warunki określone w art. 1, należy ustalić:

- 1) warunki badania;
- 2) wyposażenie badawcze;
- 3) oznaczanie szczytowej mocy wyjściowej;
- 4) metodę obliczania ograniczenia emisji CO<sub>2</sub>;
- 5) metodę obliczania marginesu błędu statystycznego ograniczenia emisji CO<sub>2</sub>.

## 2. SYMBOLE, PARAMETRY I JEDNOSTKI

*Symbole*

$C_{CO_2}$	—	ograniczenie emisji CO <sub>2</sub> [g CO <sub>2</sub> /km]
CO <sub>2</sub>	—	Dwutlenek węgla
CF	—	Współczynnik konwersji zdefiniowany w tabeli 3
h	—	częstotliwość zdefiniowana w tabeli 1
I	—	Natężenie prądu w trakcie pomiaru [A]
m	—	Liczba pomiarów próbki
M	—	Moment obrotowy [Nm]
n	—	Częstotliwość obrotowa [min <sup>-1</sup> ] zdefiniowana w tabeli 1
P	—	Moc [W]
$S_{\eta_{MG}}$	—	Odchylenie standardowe wartości sprawności funkcji generatora w 12-woltowym zespole silnikowo-prądnicowym (zwanej dalej „sprawnością zespołu silnikowo-prądnicowego”) [%]
$S_{\overline{\eta_{MG}}}$	—	Odchylenie standardowe średniej sprawności zespołu silnikowo-prądnicowego [%]
$S_{C_{CO_2}}$	—	Odchylenie standardowe łącznej wartości ograniczenia emisji CO <sub>2</sub> [g CO <sub>2</sub> /km]
U	—	Napięcie prądu w trakcie pomiaru [V]
v	—	Średnia prędkość jazdy w nowym europejskim cyklu jezdnym (NEDC) [km]
$V_{Pe}$	—	Zużycie mocy skutecznej zdefiniowane w tabeli 2
$\frac{\partial C_{CO_2}}{\partial \eta_{MG}}$	—	Wrażliwość obliczonej wartości ograniczenia CO <sub>2</sub> w stosunku do sprawności zespołu silnikowo-prądnicowego
$\Delta$	—	Różnica
$\eta_B$	—	Sprawność alternatora referencyjnego [%]
$\eta_{MG}$	—	Sprawność zespołu silnikowo-prądnicowego [%]
$\overline{\eta_{MG_i}}$	—	Średnia sprawność zespołu silnikowo-prądnicowego w punkcie pracy i [%]

*Indeksy dolne*

Indeks (i) odnosi się do punktu pracy

Indeks (j) odnosi się do pomiaru próbki

MG	—	Zespół silnikowo-prądnicowy
m	—	Mechaniczny
RW	—	Warunki realne
TA	—	Warunki homologacji typu
B	—	Poziom referencyjny

## 3. OKREŚLENIE SPRAWNOŚCI

Sprawność zespołu silnikowo-prądnicowego określa się zgodnie z ISO 8854:2012, z wyjątkiem elementów wymienionych w niniejszym punkcie.

Organowi udzielającemu homologacji typu należy dostarczyć dowody, że zakresy prędkości 12-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego są zgodne z tymi, które określono w tabeli 1. Pomiary przeprowadza się w różnych punktach pracy zdefiniowanych w tabeli 1. Natężenie prądu zespołu silnikowo-prądnicowego określa się jako połowę wartości znamionowej dla wszystkich punktów pracy. Należy utrzymywać stałą wartość 14,3 V napięcia i prądu wyjściowego zespołu silnikowo-prądnicowego przy każdej prędkości.

Tabela 1

Punkt pracy i	Czas utrzymywania [s]	Częstotliwość obrotowa $n_i$ [ $\text{min}^{-1}$ ]	Częstotliwość $h_i$
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

Sprawność w każdym punkcie pracy oblicza się zgodnie z następującym wzorem 1:

Wzór 1

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

Wszystkie pomiary sprawności należy przeprowadzić kolejno co najmniej pięć (5) razy. Należy wyliczyć średnią wyników pomiarów w każdym z punktów pracy ( $\overline{\eta_{MG_i}}$ ).

Sprawność zespołu silnikowo-prądnicowego ( $\eta_{MG}$ ) oblicza się zgodnie z następującym wzorem 2:

Wzór 2

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

Zastosowanie zespołu silnikowo-prądnicowego prowadzi do oszczędności mocy mechanicznej w warunkach realnych ( $\Delta P_{mRW}$ ) i w warunkach homologacji typu ( $\Delta P_{mTA}$ ). Różnicę między tymi dwiema wartościami ( $\Delta P_m$ ) oblicza się zgodnie ze wzorem 3.

Wzór 3

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

Gdzie  $\Delta P_{mRW}$  oblicza się zgodnie ze wzorem 4, a  $\Delta P_{mTA}$  zgodnie ze wzorem 5.

Wzór 4

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

Wzór 5

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

Gdzie

$P_{RW}$ : Wymagana moc w warunkach realnych [W], wynosząca 750 W

$P_{TA}$ : Wymagana moc w warunkach homologacji typu [W], wynosząca 350 W

$\eta_B$ : Sprawność alternatora referencyjnego [%], wynosząca 67 %

#### 4. METODA OBLICZANIA OGRANICZENIA EMISJI CO<sub>2</sub>

Wartość ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> wynikającego ze stosowania funkcji generatora w 12-woltowym zespole silnikowo-prądnicowym oblicza się zgodnie ze wzorem 6:

Wzór 6

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

Gdzie

$v$ : Średnia prędkość jazdy nowego europejskiego cyklu jezdnych (km/h), wynosząca 33,58 km/h

$V_{Pe}$ : Zużycie mocy skutecznej określone w tabeli 2

$CF$ : Współczynnik konwersji zdefiniowany w tabeli 3

Tabela 2

#### Zużycie mocy skutecznej

Typ silnika	Zużycie mocy skutecznej ( $V_{Pe}$ ) [l/kWh]
Benzyna/E85	0,264
Benzyna/E85 Turbo	0,280
Olej napędowy	0,220
LPG	0,342
LPG Turbo	0,363
	Zużycie mocy skutecznej ( $V_{Pe}$ ) [m <sup>3</sup> kWh]
CNG (G20)	0,259
CNG (G20) Turbo	0,275

Tabela 3

**Współczynnik konwersji paliw**

Rodzaj paliwa	Współczynnik konwersji (CF) [g CO <sub>2</sub> /l]
Benzyna/E85	2 330
Olej napędowy	2 640
LPG	1 629
	Współczynnik konwersji (CF) [g CO <sub>2</sub> /m <sup>3</sup> ]
CNG (G20)	1 795

## 5. OBLICZENIE BŁĘDU STATYSTYCZNEGO

Należy ilościowo określić błędy statystyczne w wynikach metody badania wynikające z pomiarów. Dla każdego punktu pracy oblicza się odchylenie standardowe zgodnie ze wzorem 7:

Wzór 7

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

Odchylenie standardowe wartości sprawności 12-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego ( $s_{\eta_{MG}}$ ) oblicza się zgodnie ze wzorem 8:

Wzór 8

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

Odchylenie standardowe sprawności zespołu silnikowo-prądnicowego ( $s_{\eta_{MG}}$ ) prowadzi do błędu w wartości ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> ( $s_{C_{CO_2}}$ ). Błąd ten oblicza się zgodnie ze wzorem 9:

Wzór 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. POZIOM ISTOTNOŚCI

W odniesieniu do każdego typu, wariantu i wersji pojazdu wyposażonego w technologię innowacyjną należy wykazać, że błąd w zakresie ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> obliczonego zgodnie ze wzorem 9 jest nie większy niż różnica między łączną wartością ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> a minimalną wartością ograniczenia emisji określoną w art. 9 ust. 1 lit. a) rozporządzeń wykonawczych (UE) nr 725/2011 i (UE) nr 427/2014 (zob. wzór 10).

Wzór 10

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

Gdzie

- MT: Minimalna wartość ograniczenia emisji [g CO<sub>2</sub>/km]  
 C<sub>CO<sub>2</sub></sub>: łączna wartość ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> [g CO<sub>2</sub>/km]  
 S<sub>CO<sub>2</sub></sub>: odchylenie standardowe łącznej wartości ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> [g CO<sub>2</sub>/km]  
 ΔCO<sub>2m</sub>: współczynnik korygujący CO<sub>2</sub> związany z pozytywną różnicą masy (Δm) między zespołem silnikowo-prądnicowym a alternatorem referencyjnym, obliczony zgodnie z tabelą 4

Tabela 4

**Współczynnik korygujący CO<sub>2</sub> związany z dodatkową masą**

Rodzaj paliwa	Współczynnik korygujący CO <sub>2</sub> (ΔCO <sub>2m</sub> )
Benzyna/E85	0.0277 · Δm
Olej napędowy	0.0383 · Δm
LPG	0.0251 · Δm
CNG	0.0209 · Δm

W niniejszej tabeli „Δm” oznacza dodatkową masę związaną z zamontowaniem wysokosprawnego 12-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego. Dodatkowa masa to pozytywna różnica między masą wysokosprawnego 12-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego a masą alternatora referencyjnego. Alternator referencyjny waży 7 kg. Dodatkową masę należy zweryfikować i potwierdzić w sprawozdaniu z weryfikacji, które należy przedłożyć organowi udzielającemu homologacji typu wraz z wnioskiem o poświadczenie.

**7. 12-WOLTOWY ZESPÓŁ SILNIKOWO-PRĄDNICOWY Z FUNKCJĄ WYSOKOSPRAWNEGO GENERATORA, KTÓRY MA ZOSTAĆ ZAINSTALOWANY W SAMOCHODACH OSOBOWYCH I LEKKICH POJAZDACH UŻYTKOWYCH**

Organ udzielający homologacji typu poświadcza ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> na podstawie pomiarów 12-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego i alternatora referencyjnego, stosując metodę badania określoną w niniejszym załączniku. Jeżeli ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> jest niższe od wartości minimalnej określonej w art. 9 ust. 1 lit. a) rozporządzeń wykonawczych (UE) nr 725/2011 lub (UE) nr 427/2014, zastosowanie ma art. 11 ust. 2 akapit drugi tych rozporządzeń.





ISSN 1977-0766 (wydanie elektroniczne)  
ISSN 1725-5139 (wydanie papierowe)



**Urząd Publikacji Unii Europejskiej**  
2985 Luksemburg  
LUKSEMBURG

**PL**