

Jurnalul Oficial al Uniunii Europene

L 170



Ediția în limba română

Legislație

Anul 63

2 iunie 2020

Cuprins

II Acte fără caracter legislativ

REGULAMENTE

- ★ Regulamentul delegat (UE) 2020/723 al Comisiei din 4 martie 2020 de stabilire a unor norme detaliate privind recunoașterea certificatelor din țări terțe pentru piloți și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1178/2011 1
- ★ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/724 al Comisiei din 15 mai 2020 privind clasificarea anumitor mărfuri în Nomenclatura combinată 9
- ★ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/725 al Comisiei din 26 mai 2020 privind clasificarea anumitor mărfuri în Nomenclatura combinată 12

DECIZII

- ★ Decizia de punere în aplicare (UE) 2020/726 a Comisiei din 27 mai 2020 de respingere a unei cereri de protejare a unei denumiri ca indicație geografică, în conformitate cu articolul 97 alineatul (4) din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013 al Parlamentului European și al Consiliului [Commune de Champagne (IGP)] [notificată cu numărul C(2020) 3323] 15
- ★ Decizia de punere în aplicare (UE) 2020/727 a Comisiei din 29 mai 2020 de încheiere a procedurii antidumping privind importurile de produse fabricate din fibră de sticlă cu filament continuu originare din Bahrain și din Egipt 17
- ★ Decizia de punere în aplicare (UE) 2020/728 a Comisiei din 29 mai 2020 privind aprobarea ca tehnologie inovatoare a funcției de generator de înalt randament utilizate la starter-alternatoarele de 12 volți folosite la anumite autoturisme și vehicule utilitare ușoare, în temeiul Regulamentului (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾ 21

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE.

RO

Actele ale căror titluri sunt tipărite cu caractere drepte sunt acte de gestionare curentă adoptate în cadrul politicii agricole și care au, în general, o perioadă de valabilitate limitată.

Titlurile celorlalte acte sunt tipărite cu caractere aldine și sunt precedate de un asterisc.

II

(Acte fără caracter legislativ)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL DELEGAT (UE) 2020/723 AL COMISIEI

din 4 martie 2020

de stabilire a unor norme detaliate privind recunoașterea certificărilor din țări terțe pentru piloți și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1178/2011

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului ⁽¹⁾, în special articolul 68 alineatul (3),

întrucât:

- (1) În urma adoptării Regulamentului (UE) 2018/1139, în special prin articolul 68, Comisia este împuternicită acum să adopte acte delegate privind recunoașterea certificatelor și a altor documente care atestă conformitatea cu normele aviației civile, eliberate în conformitate cu legislația unei țări terțe, asigurând totodată un nivel de siguranță echivalent cu cel prevăzut în Regulamentul (UE) 2018/1139.
- (2) Obiectivul principal al prezentului regulament este de a alinia cadrul juridic actual la Regulamentul (UE) 2018/1139 și, prin urmare, conținutul articolului 8, anexa III și dispozițiile conexe din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei ⁽²⁾ referitoare la recunoașterea certificatelor din țări terțe este oportun să fie transferate într-un act delegat. Mai mult, aceste dispoziții trebuie să includă acum și norme privind recunoașterea certificatelor din țări terțe pentru aeroplan și baloane.
- (3) Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 enumeră condițiile pentru recunoașterea licențelor din țări terțe. În anumite condiții, o licență de pilot eliberată de o țară terță poate fi recunoscută în prezent de statele membre sau titularul unei astfel de licențe dintr-o țară terță poate obține credit atunci când solicită eliberarea unei licențe în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1178/2011. Acest credit este determinat în prezent pe baza unei recomandări din partea unei organizații de pregătire aprobate.
- (4) Normele aplicabile organizațiilor de pregătire care oferă formare în vederea obținerii anumitor licențe și calificări de pilot necomercial au fost simplificate și s-a introdus conceptul de organizație de pregătire declarată „DTO” – *declared training organisation*), în temeiul Regulamentului (UE) 2018/1119 al Comisiei ⁽³⁾. Prin urmare, normele referitoare la recunoașterea licențelor din țări terțe ar trebui să fie actualizate pentru a permite DTO să acorde credit titularilor de licențe din țări terțe care solicită eliberarea unei licențe în conformitate cu cadrul juridic al Uniunii.
- (5) Prin urmare, articolul 8 din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, precum și anexa III la acest regulament, care conțin în prezent cerințe privind recunoașterea licențelor din țări terțe, este necesar să fie eliminate,

⁽¹⁾ JO L 212, 22.8.2018, p. 1.

⁽²⁾ Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 311, 25.11.2011, p. 1).

⁽³⁾ Regulamentul (UE) 2018/1119 al Comisiei din 31 iulie 2018 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1178/2011 în ceea ce privește organizațiile de pregătire declarate (JO L 204, 13.8.2018, p. 13).

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

SECȚIUNEA 1

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Domeniul de aplicare

Prezentul regulament stabilește normele detaliate pentru condițiile de recunoaștere a licențelor de pilot și a calificărilor, privilegiilor sau certificatelor conexe, precum și a certificatelor medicale conexe care au fost emise în conformitate cu legislațiile țărilor terțe.

Articolul 2

Definiții

(1) Definițiile incluse în Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, în Regulamentul (UE) 2018/395 al Comisiei ⁽⁴⁾ și în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976 al Comisiei ⁽⁵⁾ se aplică în sensul prezentului regulament.

(2) În plus, în sensul prezentului regulament, „zboruri ale producătorului” înseamnă zborurile menționate la articolul 6 alineatul (3) din Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ⁽⁶⁾.

Articolul 3

Recunoașterea licențelor din țări terțe

Fără a aduce atingere acordurilor internaționale încheiate între Uniune și o țară terță în conformitate cu articolul 68 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (UE) 2018/1139, statele membre pot:

- (a) în conformitate cu secțiunea 2 din prezentul regulament, să recunoască licențele de pilot și calificările, privilegiile sau certificatele conexe, precum și certificatele medicale conexe care au fost emise în conformitate cu legislațiile țărilor terțe;
- (b) în conformitate cu articolul 3 din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, cu articolul 3a din Regulamentul (UE) 2018/395 sau cu articolul 3a din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976, după caz, să elibereze licențe echivalente solicitanților care dețin deja o licență, o calificare, un privilegiu sau un certificat echivalent eliberat de o țară terță în conformitate cu anexa 1 la Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la 7 decembrie 1944 la Chicago („Convenția de la Chicago”), cu condiția ca acești solicitanți să îndeplinească cerințele din secțiunea 3 și luând în considerare orice credit bazat pe o recomandare din partea unei organizații de pregătire aprobate sau a unei organizații de pregătire declarate;
- (c) să acorde credite complete în ceea ce privește cerințele de a urma un curs de pregătire înainte de a susține examenele teoretice și testul de îndemânare pentru titularii unei licențe de pilot de linie („ATPL” – *airline transport pilots licence*) eliberate de o țară terță sau în numele acestora în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago, cu condiția ca titularii respectivi să îndeplinească cerințele de experiență pentru eliberarea unei ATPL pentru categoria de aeronave relevantă, astfel cum se prevede în subpartea F din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, și cu condiția ca licența din țara terță să conțină o calificare de tip valabilă pentru aeronava care urmează să fie folosită pentru testul de îndemânare ATPL;
- (d) să elibereze calificări de tip pentru avion sau elicopter titularilor de licențe eliberate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 care îndeplinesc cerințele stabilite de o țară terță pentru eliberarea acestor calificări; respectivele calificări se limitează la aeronavele înmatriculate în țara terță în cauză, dar această restricție poate fi eliminată atunci când pilotul îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 10 din prezentul regulament.

⁽⁴⁾ Regulamentul (UE) 2018/395 al Comisiei din 13 martie 2018 de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 71, 14.3.2018, p. 10).

⁽⁵⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976 al Comisiei din 14 decembrie 2018 de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor în temeiul Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 326, 20.12.2018, p. 64).

⁽⁶⁾ Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

SECȚIUNEA 2

VALIDAREA LICENȚELOR

Articolul 4

Dispoziții generale pentru validarea licențelor

- (1) O autoritate competentă a unui stat membru poate valida o licență de pilot eliberată de o țară terță în conformitate cu cerințele din anexa 1 la Convenția de la Chicago.
- (2) În sensul dispozițiilor din prezentul regulament, autoritatea competentă a statului membru este:
- (a) pentru piloții care își au reședința pe teritoriul Uniunii, o autoritate competentă a statului membru în care își au reședința sau în care sunt stabiliți aceștia;
 - (b) pentru piloții care nu își au reședința pe teritoriul Uniunii, o autoritate competentă a statului membru în care își are sediul principal de activitate operatorul pentru care pilotează sau au intenția să piloteze ori în care este înregistrată aeronava pe care o pilotează sau au intenția să o piloteze.
- (3) O licență are o perioadă de valabilitate de maximum un an, iar privilegiile asociate acesteia pot fi exercitate numai pe perioada de valabilitate a licențe

Autoritatea competentă care a validat licența poate prelungi valabilitatea o singură dată și numai cu maximum un an dacă, în perioada de valabilitate, pilotul a solicitat o licență în conformitate cu anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 sau este în curs de pregătire pentru eliberarea unei astfel de licențe. În ultimul caz, prelungirea acoperă perioada necesară pentru eliberarea licenței în conformitate cu anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011.

- (4) Titularii unei licențe validate de un stat membru își exercită privilegiile în conformitate cu cerințele prevăzute în anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011.

Articolul 5

Licențe de pilot pentru transportul aerian comercial și alte activități comerciale

Pentru validarea licențelor de pilot pentru transportul aerian comercial și alte activități comerciale, titularii îndeplinesc, după caz, următoarele cerințe în vederea acordării privilegiilor solicitate:

- (a) îndeplinesc, ca test de îndemânare, cerințele de revalidare a calificării de tip sau de clasă din anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, aferente privilegiilor licenței deținute;
- (b) demonstrează cunoașterea părților relevante ale cerințelor operaționale și ale anexei I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011;
- (c) demonstrează competență lingvistică în conformitate cu punctul FCL.055 din anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011;
- (d) dețin un certificat medical clasa 1 valabil, eliberat în conformitate cu anexa IV (partea MED) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011;
- (e) în cazul avioanelor, pe lângă cerințele de la literele (a)-(d), îndeplinesc cerințele de experiență prevăzute în tabelul 1 din anexa la prezentul regulament;
- (f) în cazul elicopterelor, pe lângă cerințele de la literele (a)-(d), îndeplinesc cerințele de experiență prevăzute în tabelul 2 din anexa la prezentul regulament.

Articolul 6

Licențe de pilot pentru activități necomerciale cu o calificare instrumentală

Pentru validarea licențelor de pilot particular cu o calificare de zbor instrumental sau a licențelor de pilot comercial („CPL” – *Commercial Pilot Licences*) și a licențelor de pilot de linie („ATPL”) cu o calificare de zbor instrumental, dacă pilotul are în vedere doar exercitarea privilegiilor de pilot particular, titularii îndeplinesc toate cerințele următoare:

- (a) promovează testul de îndemânare pentru calificarea de zbor instrumental și calificările de tip sau de clasă aferente privilegiilor licenței deținute, în conformitate cu apendicele 7 și apendicele 9 din anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011;

- (b) demonstrează cunoașterea legislației aeronautice, a codurilor meteo aeronautice, a planificării zborului și performanțelor de zbor (IR) și a performanțelor umane;
- (c) demonstrează competență lingvistică în conformitate cu punctul FCL.055 din anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011;
- (d) este titularul cel puțin al unui certificat medical clasa 2 valabil, eliberat în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago;
- (e) are o experiență minimă de cel puțin 100 de ore de zbor instrumental ca pilot comandant („PIC” – *pilot in command*) pe categoria de aeronave relevantă.

Articolul 7

Licențe de pilot pentru activități necomerciale fără o calificare de zbor instrumental

Pentru validarea licențelor de pilot particular sau a licențelor CPL și ATPL fără o calificare de zbor instrumental, dacă pilotul are în vedere doar exercitarea privilegiilor de pilot particular, titularii trebuie să îndeplinească toate cerințele următoare:

- (a) demonstrează cunoașterea legislației aeronautice și a performanțelor umane;
- (b) promovează testul de îndemânare aferent licenței de pilot particular („PPL” – *private pilot licence*), astfel cum este prevăzut la punctul FCL.235 din anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011;
- (c) îndeplinesc cerințele relevante din subpartea H din anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 referitoare la eliberarea unei calificări de tip sau de clasă aferente privilegiilor licenței deținute;
- (d) sunt titularii cel puțin ai unui certificat medical clasa 2, eliberat în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago;
- (e) demonstrează competență lingvistică în conformitate cu punctul FCL.055 din anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011;
- (f) au o experiență minimă de cel puțin 100 de ore de zbor ca pilot pe categoria de aeronave relevantă.

Articolul 8

Validarea licențelor de pilot pentru sarcini specifice cu durată limitată

(1) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la articolele precedente, în cazul zborurilor producătorului, o autoritate competentă a unui stat membru poate accepta o licență eliberată în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago de către o țară terță pentru o perioadă de maximum 12 luni pentru sarcini specifice cu durată limitată, precum zboruri de instruire pentru punerea în serviciu, zboruri demonstrative, de transbordare sau de încercare, cu condiția ca solicitantul să îndeplinească următoarele cerințe:

- (a) este titularul unei licențe și al unui certificat medical corespunzătoare, precum și al calificărilor asociate, în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago;
- (b) este angajat, direct sau indirect, de un producător de aeronave sau de o autoritate aviatică.

În acest caz, privilegiile titularului sunt limitate de către autoritatea competentă la efectuarea pregătirii practice pentru zbor și a testelor pentru eliberarea inițială a calificărilor de tip, supravegherea zborului inițial de linie efectuat de piloții operatorilor, zboruri de livrare sau de transbordare, zborul inițial de linie, demonstrații de zbor sau zboruri de încercare, conform sarcinilor prevăzute la prezentul alineat.

(2) Prin derogare de la articolele 4-7, o autoritate competentă a unui stat membru poate, pentru zboruri de competiție sau zboruri demonstrative de scurtă durată, să valideze o licență eliberată de o țară terță care să permită titularului să exercite privilegiile unei PPL, astfel cum se specifică în anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, o licență de pilot de baloane (BPL – *Balloon Pilot Licence*), astfel cum se specifică în anexa III (partea BFCL) la Regulamentul (UE) 2018/395 sau o licență de pilot de planoare (SPL – *Sailplane Pilot Licence*), astfel cum se specifică în anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976, cu condiția îndeplinirii tuturor cerințelor următoare:

- (a) înaintea evenimentului, organizatorul zborurilor de competiție sau demonstrative furnizează autorității competente dovezi adecvate privind modul în care acesta se va asigura că pilotul va fi familiarizat cu informațiile de siguranță relevante și va gestiona eventualele riscuri asociate zborurilor;
- (b) solicitantul deține o licență și un certificat medical corespunzătoare, precum și calificările asociate, în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago.

(3) Prin derogare de la dispozițiile articolelor 4-7, o autoritate competentă a unui stat membru poate valida o licență echivalentă cu una dintre cele menționate la alineatul (2) și eliberată de către o țară terță în conformitate cu cerințele din anexa 1 la Convenția de la Chicago pentru maximum 28 de zile pe an calendaristic pentru sarcini necomerciale specifice, cu condiția ca solicitantul să îndeplinească toate cerințele următoare:

- (a) este titularul unei licențe și al unui certificat medical corespunzătoare, precum și al calificărilor asociate, în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago;
- (b) a efectuat cel puțin un zbor de aclimatizare cu un instructor calificat înainte de îndeplinirea sarcinilor specifice cu durată limitată.

SECȚIUNEA 3

CONVERTIREA LICENȚELOR

Articolul 9

Condiții pentru convertirea licențelor

(1) Autoritatea competentă a unui stat membru poate converti o licență pentru categoria de aeronave relevantă într-o PPL în conformitate cu anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 cu o calificare de clasă sau de tip pentru un singur pilot, într-o BPL în conformitate cu anexa III (partea BFCL) la Regulamentul (UE) 2018/395 sau într-o SPL în conformitate cu anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976, în cazul în care licența inițială este eliberată de către o țară terță în conformitate cu cerințele din anexa 1 la Convenția de la Chicago și licența este:

- (a) fie o licență echivalentă licențelor menționate la alineatul (1);
- (b) fie o CPL sau o ATPL.

(2) Titularul licenței care urmează să fie convertită trebuie să îndeplinească următoarele cerințe minime pentru categoria de aeronave relevantă:

- (a) promovează un examen scris în domeniul legislației aeronautice și al performanțelor umane;
- (b) promovează testul de îndemânare PPL, BPL sau SPL, după caz, în conformitate cu anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, cu anexa III (partea BFCL) la Regulamentul (UE) 2018/395 sau cu anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976;
- (c) îndeplinește cerințele pentru eliberarea calificării de tip sau de clasă relevante, în conformitate cu subpartea H;
- (d) deține un certificat medical conform cu cerințele, eliberat în conformitate cu anexa IV (partea MED) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011;
- (e) demonstrează competență lingvistică în conformitate cu punctul FCL.055 din anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011;
- (f) a efectuat cel puțin 100 de ore timp de zbor ca pilot.

SECȚIUNEA 4

RECUNOAȘTEREA CALIFICĂRILOR DE CLASĂ ȘI DE TIP

Articolul 10

Condiții pentru recunoașterea calificărilor de clasă și de tip

O calificare de clasă sau de tip valabilă conținută într-o licență eliberată de o țară terță poate fi introdusă într-o licență eliberată în conformitate cu anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, cu condiția ca solicitantul:

- (a) să îndeplinească cerințele privind experiența și condițiile prealabile pentru eliberarea calificării de tip sau de clasă aplicabile în conformitate cu partea FCL;
- (b) să promoveze testul de îndemânare pentru eliberarea calificării de tip sau de clasă aplicabile în conformitate cu partea FCL;

- (c) să practice zborul în prezent;
- (d) să aibă nu mai puțin de:
 - (i) pentru calificări de clasă pentru avioane, 100 de ore experiență de zbor ca pilot pe clasa respectivă;
 - (ii) pentru calificări de tip pentru avioane, 500 de ore experiență de zbor ca pilot pe tipul respectiv;
 - (iii) pentru elicopterele monomotor cu o masă maximă certificată la decolare de până la 3 175 kg, 100 de ore experiență de zbor ca pilot pe tipul respectiv;
 - (iv) pentru toate celelalte tipuri de elicoptere, 350 de ore experiență de zbor ca pilot pe tipul respectiv.

Articolul 11

Modificări la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011

Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 se modifică după cum urmează:

- (a) articolul 8 se elimină;
- (b) anexa III se elimină.

Articolul 12

Intrare în vigoare și aplicare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 4 martie 2020.

Pentru Comisie
Președintele
Ursula VON DER LEYEN

ANEXĂ

Condiții pentru recunoașterea licențelor eliberate de țări terțe sau în numele acestora

Tabelul 1

Cerințe privind experiența pentru avioane

Licența deținută	Total ore experiență de zbor	Privilegii	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 de ore ca PIC pe avioane multipilot	Transport aerian comercial pe avioane multipilot ca PIC	(a)
ATPL(A) sau CPL(A)/IR (*)	> 1 500 de ore ca PIC sau copilot pe avioane multipilot în conformitate cu cerințele operaționale	Transport aerian comercial pe avioane multipilot în calitate de copilot	(b)
MPL	> 1 500 de ore în calitate de copilot pe avioane multipilot în conformitate cu cerințele operaționale	Transport aerian comercial pe avioane multipilot în calitate de copilot	(ba)
CPL(A)/IR	> 1 000 de ore ca PIC în transportul aerian comercial de la obținerea unei IR	Transport aerian comercial pe avioane cu un singur pilot ca PIC	(c)
CPL(A)/IR	> 1 000 de ore ca PIC sau copilot pe avioane cu un singur pilot în conformitate cu cerințele operaționale	Transport aerian comercial pe avioane cu un singur pilot în calitate de copilot, în conformitate cu cerințele operaționale	(d)
ATPL(A), CPL(A)/IR, CPL(A)	> 700 de ore pe avioane, inclusiv 200 de ore de activitate în rolul pentru care se are în vedere recunoașterea și 50 de ore în respectul rol în ultimele 12 luni	Exercitarea privilegiilor pe avioane în operațiuni diferite de transportul aerian comercial	(e)
CPL(A)	> 1 500 de ore ca PIC în transportul aerian comercial, inclusiv 500 de ore în operațiuni pe hidroavioane	Transport aerian comercial pe avioane cu un singur pilot ca PIC	(f)

(*) Titularii CPL(A)/IR pe avioane multipilot trebuie să fi demonstrat nivelul de cunoștințe ATPL(A) OACI înaintea recunoașterii.

Tabelul 2

Cerințe privind experiența pentru elicoptere

Licența deținută	Total ore experiență de zbor	Privilegii	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) IR valabilă	> 1 000 de ore ca PIC pe elicoptere multipilot	Transport aerian comercial pe elicoptere multipilot ca PIC în operațiuni în condiții VFR și IFR	(a)
ATPL(H) fără privilegii IR	> 1 000 de ore ca PIC pe elicoptere multipilot	Transport aerian comercial pe elicoptere multipilot ca PIC în operațiuni în condiții VFR	(b)
ATPL(H) IR valabilă	> 1 000 de ore ca pilot pe elicoptere multipilot	Transport aerian comercial pe elicoptere multipilot în calitate de copilot în operațiuni în condiții VFR și IFR	(c)

Licența deținută	Total ore experiență de zbor	Privilegii	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) fără privilegii IR	> 1 000 de ore ca pilot pe elicoptere multipilot	Transport aerian comercial pe elicoptere multipilot în calitate de copilot în operațiuni în condiții VFR	(d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 de ore ca pilot pe elicoptere multipilot	Transport aerian comercial pe elicoptere multipilot în calitate de copilot	(e)
CPL(H)/IR	> 1 000 de ore ca PIC în transportul aerian comercial de la obținerea unei IR	Transport aerian comercial pe elicoptere cu un singur pilot ca PIC	(f)
ATPL(H) cu sau fără privilegii IR, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 de ore pe elicoptere, altele decât cele certificate conform CS-27/29 sau unui standard echivalent, inclusiv 200 de ore de activitate în rolul pentru care se are în vedere recunoașterea și 50 de ore în respectul rol în ultimele 12 luni	Exercitarea privilegiilor pe elicoptere în operațiuni diferite de transportul aerian comercial	(g)

(*) Titularii CPL(H)/IR pe elicoptere multipilot trebuie să fi demonstrat nivelul de cunoștințe ATPL(H) OACI înaintea recunoașterii.

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2020/724 AL COMISIEI
din 15 mai 2020
privind clasificarea anumitor mărfuri în Nomenclatura combinată

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii ⁽¹⁾, în special articolul 57 alineatul (4) și articolul 58 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Pentru a asigura aplicarea uniformă a Nomenclurii combinate anexate la Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului ⁽²⁾, este necesar să se adopte măsuri privind clasificarea mărfurilor menționate în anexa la prezentul regulament.
- (2) Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 stabilește regulile generale pentru interpretarea Nomenclurii combinate. Aceste reguli se aplică, de asemenea, oricăror alte nomenclaturi bazate integral sau parțial pe aceasta sau care îi adaugă acesteia subdiviziuni suplimentare și care sunt stabilite prin dispoziții specifice ale Uniunii, în vederea aplicării de măsuri tarifare sau de altă natură privind comerțul cu mărfuri.
- (3) În temeiul acestor reguli generale, mărfurile descrise în coloana 1 a tabelului din anexă trebuie clasificate la codul NC indicat în coloana 2, pe baza motivelor care figurează în coloana 3 a tabelului menționat.
- (4) Este necesar să se prevadă posibilitatea invocării în continuare de către titular, pentru o anumită perioadă de timp, în conformitate cu articolul 34 alineatul (9) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013, a informațiilor tarifare obligatorii care sunt emise în legătură cu mărfurile vizate de prezentul regulament, dar care nu sunt conforme cu acesta. Perioada respectivă trebuie să fie de trei luni.
- (5) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului Codului vamal,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Mărfurile descrise în coloana 1 a tabelului din anexă se clasifică în Nomenclatura combinată la codul NC indicat în coloana 2 a tabelului menționat.

Articolul 2

Informațiile tarifare obligatorii care nu sunt conforme cu prezentul regulament pot fi în continuare invocate, în conformitate cu articolul 34 alineatul (9) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013, timp de trei luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

⁽¹⁾ JO L 269, 10.10.2013, p. 1.

⁽²⁾ Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului din 23 iulie 1987 privind Nomenclatura tarifară și statistică și Tariful vamal comun (JO L 256, 7.9.1987, p. 1).

Articolul 3

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 15 mai 2020.

*Pentru Comisie,
Pentru Președinte,
Philip KERMODE
Director general interimar
Direcția Generală Impozitare și Uniune Vamală*

ANEXĂ

Descrierea mărfurilor	Clasificare (Cod NC)	Motive
(1)	(2)	(3)
Un articol sub forma unei sfere goale făcute din fire, benzi sau forme similare de la poziția 5404 sau 5405, cu o mică deschidere rotundă, în jurul căreia se află o lamelă de plastic moale care permite plasarea sferei, de exemplu, pe cabluri cu luminițe electrice (așa-numite „luminițe de sărbători”). Articolul există în culori și mărimi diferite și este importat ca atare. El este conceput pentru a fi folosit ca decorațiune, singur sau împreună, de exemplu, cu luminițe de sărbători. A se vedea imaginea (*).	5609 00 00	Clasificarea se stabilește pe baza regulii generale 1 de interpretare a Nomenclaturii combinate, a notelor 7 litera (f) și 8 litera (a) la secțiunea XI, precum și pe baza textului codului NC 5609 00 00. Clasificarea articolului la codul NC 9405 99 00 ca parte (abajur) a unei lămpi electrice, nedenumite și necuprinse în altă parte, este exclusă, deoarece articolul nu este identificabil prin forma sa sau prin caracteristicile sale ca o parte concepută exclusiv sau în principal pentru utilizarea împreună cu o lampă electrică (a se vedea, de asemenea, Notele explicative la Sistemul armonizat aferente capitolului 94, Părți). Articolul este conceput pentru a fi utilizat cu luminițe diverse sau cu alte articole decorative ori pentru a fi pur și simplu folosit singur ca decorațiune interioară. Prin urmare, articolul trebuie clasificat, în funcție de materialul constitutiv, la codul NC 5609 00 00, ca articole din fire, benzi sau forme similare de la poziția 5404 sau 5405, sfori, funii sau frânghii, nedenumite și necuprinse în altă parte.

(*) Imaginea are caracter pur informativ.



REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2020/725 AL COMISIEI**din 26 mai 2020****privind clasificarea anumitor mărfuri în Nomenclatura combinată**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii ⁽¹⁾, în special articolul 57 alineatul (4) și articolul 58 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Pentru a se asigura aplicarea uniformă a Nomenclurii combinate anexate la Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului ⁽²⁾, este necesar să se adopte măsuri privind clasificarea mărfurilor menționate în anexa la prezentul regulament.
- (2) Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 stabilește regulile generale pentru interpretarea Nomenclurii combinate. Aceste reguli se aplică, de asemenea, oricăror alte nomenclaturi bazate integral sau parțial pe aceasta sau care îi adaugă acesteia subdiviziuni suplimentare și care sunt stabilite prin dispoziții UE specifice, în vederea aplicării de măsuri tarifare sau de altă natură privind comerțul cu mărfuri.
- (3) În temeiul acestor reguli generale, mărfurile descrise în coloana 1 a tabelului din anexă trebuie clasificate la codul NC indicat în coloana 2, pe baza motivelor care figurează în coloana 3 a tabelului menționat.
- (4) Este necesar să se prevadă posibilitatea invocării în continuare de către titular, pentru o anumită perioadă de timp, în conformitate cu articolul 34 alineatul (9) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013, a informațiilor tarifare obligatorii care sunt emise în legătură cu mărfurile vizate de prezentul regulament, dar care nu sunt conforme cu acesta. Perioada respectivă trebuie să fie de trei luni.
- (5) Comitetul Codului vamal nu a emis un aviz în termenul stabilit de președintele său,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Mărfurile descrise în coloana 1 a tabelului din anexă se clasifică în Nomenclatura combinată la codul NC indicat în coloana 2 a tabelului menționat.

Articolul 2

Informațiile tarifare obligatorii care nu sunt conforme cu prezentul regulament pot fi în continuare invocate, în conformitate cu articolul 34 alineatul (9) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013, timp de trei luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

⁽¹⁾ JO L 269, 10.10.2013, p. 1.

⁽²⁾ Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului din 23 iulie 1987 privind Nomenclatura tarifară și statistică și Tariful vamal comun (JO L 256, 7.9.1987, p. 1).

Articolul 3

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 26 mai 2020.

Pentru Comisie,
Pentru Președinte,
Philip KERMODE
Director general interimar
Direcția Generală Impozitare și UniuneVamală

ANEXĂ

Descrierea mărfurilor	Clasificare (Cod NC)	Motive
(1)	(2)	(3)
Un produs compus din următoarele ingrediente (% din greutate): hidrocarburi (predominant parafinice și naftenice) 94,4 acetat de n-butil 5,6 Produsul este prezentat pentru a fi utilizat ca solvent organic compus pentru dizolvarea vopselelor, lacurilor și masticurilor. Produsul este prezentat în butoaie de 210 litri, în recipiente de 1 000 de litri sau în vrac.	3814 00 90	Clasificarea se stabilește pe baza regulilor generale 1 și 6 de interpretare a Nomenclaturii combinate și pe baza textului codurilor NC 3814 00 și 3814 00 90. Clasificarea la poziția 2710 este exclusă, deoarece solvenții și diluanții organici compuși sunt specificați sau incluși în altă parte [a se vedea, de asemenea, notele explicative la Nomenclatura combinată aferente subpozițiilor 2710 12 11 -2710 19 99, punctul II. 3, litera (h).]. Poziția 3814 cuprinde solvenți și diluanți organici compoziți care conțin în greutate peste 70 % ulei din petrol (a se vedea, de asemenea, nota explicativă la Sistemul armonizat aferentă poziției 3814, primul paragraf). Textul de la poziția 3814 este mai specific decât textul de la poziția 2710, deoarece cuprinde nu numai compoziția, ci și utilizarea produsului (a se vedea, de asemenea, avizul de clasificare în Sistemul armonizat 3814.00/3). Prin urmare, produsul trebuie clasificat la codul NC 3814 00 90 ca alt solvent organic compus.

DECIZII

DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2020/726 A COMISIEI

din 27 mai 2020

de respingere a unei cereri de protejare a unei denumiri ca indicație geografică, în conformitate cu articolul 97 alineatul (4) din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013 al Parlamentului European și al Consiliului [Commune de Champagne (IGP)]

[notificată cu numărul C(2020) 3323]

(Numai textul în limba franceză este autentic)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1308/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de instituire a unei organizări comune a piețelor produselor agricole și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 922/72, (CEE) nr. 234/79, (CE) nr. 1037/2001 și (CE) nr. 1234/2007 ale Consiliului ⁽¹⁾, în special articolul 97 alineatul (4),

întrucât:

- (1) În conformitate cu articolul 97 din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013, Comisia a examinat cererea de protejare a denumirii „Commune de Champagne” ca indicație geografică protejată, transmisă de Comunitatea viței-de-vie și a vinului din comuna Champagne, Cantonul Vaud, Elveția (*Communauté de la vigne et du vin de la Commune de Champagne – CVVCCVDCH*) și de membrii acesteia (solicitantul) la 3 noiembrie 2015.
- (2) Răspunzând solicitărilor de clarificări ale Comisiei, în special în ceea ce privește protejarea denumirii „Commune de Champagne”, CVVCCVDCH a transmis o nouă versiune a caietului de sarcini, precum și un rezumat al informațiilor suplimentare, la 1 decembrie 2016 și la 7 aprilie 2017.
- (3) Comisia a constatat că denumirea „Commune de Champagne” nu figurează printre denumirile înregistrate în registrul elvețian al denumirilor de origine controlate ținut de Biroul federal pentru agricultură (*Office Fédéral de l'Agriculture*) în conformitate cu articolul 25 din Ordonanța privind viticultura și importul de vin, 916.140 din 14 noiembrie 2007.
- (4) În plus, după examinarea documentației transmise de CVVCCVDCH, Comisia consideră că denumirea „Commune de Champagne” nu poate fi protejată în mod valabil în Elveția. Pe de o parte, Acordul între Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind schimburile comerciale cu produse agricole ⁽²⁾, în special articolul 8 din anexa 7 la acordul respectiv, impune obligația Confederației Elvețiene de a proteja și a rezerva pe teritoriul elvețian denumirea „Champagne”, aceasta desemnând un vin originar din Uniunea Europeană. Pe de altă parte, în ceea ce privește articolul 32 din Regulamentul din 27 mai 2009 privind vinurile din Vaud (cantonul Vaud, Confederația Elvețiană), Comisia constată că acesta vizează dreptul de a include, în anumite condiții, o mențiune comună în prezentarea vinurilor cu denumire de origine controlată. Articolul menționat prevede norme referitoare la etichetarea vinurilor cu denumiri de origine controlate, în acest caz „Bonvillars”, vizând includerea menționării comunei de proveniență a strugurilor. În sine, articolul respectiv nu acordă denumirii „Commune de Champagne” protecție ca indicație geografică.
- (5) Așadar, Comisia a stabilit că solicitantul nu a prezentat dovada că denumirea în cauză este protejată în mod valabil în țara sa de origine. Așadar, nu este îndeplinită condiția prevăzută la articolul 94 alineatul (3) din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013.
- (6) Din cele de mai sus rezultă că nu sunt îndeplinite condițiile prevăzute în titlul II capitolul I secțiunea 2 subsecțiunea 2, „Denumiri de origine și indicații geografice”, din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013.

⁽¹⁾ JO L 347, 20.12.2013, p. 671.

⁽²⁾ JO L 114, 30.4.2002, p. 132.

- (7) Așadar, în conformitate cu articolul 97 alineatul (4) din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013, trebuie respinsă cererea de protejare a denumirii „Commune de Champagne” ca indicație geografică protejată.
- (8) Măsura prevăzută de prezenta decizie este conformă cu avizul Comitetului pentru organizarea comună a piețelor produselor agricole,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Cererea de înregistrare a denumirii „Commune de Champagne” este respinsă.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Comunității viței-de-vie și a vinului din comuna Champagne, Cantonul Vaud, Elveția (CVVCCVDCH).

Adoptată la Bruxelles, 27 mai 2020.

Pentru Comisie
Janusz WOJCIECHOWSKI
Membri al Comisiei

DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2020/727 A COMISIEI**din 29 mai 2020****de încheiere a procedurii antidumping privind importurile de produse fabricate din fibră de sticlă cu filament continuu originare din Bahrain și din Egipt**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2016/1036 al Parlamentului European și al Consiliului din 8 iunie 2016 privind protecția împotriva importurilor care fac obiectul unui dumping din partea țărilor care nu sunt membre ale Uniunii Europene ⁽¹⁾ („regulamentul de bază”), în special articolul 5,

întrucât:

1. PROCEDURA**1.1. Deschiderea**

- (1) La 3 mai 2019, Comisia Europeană a deschis o anchetă antidumping în ceea ce privește importurile în Uniunea Europeană de produse din fibră de sticlă cu filament continuu [denumite în continuare „AFS” („armături din fibră de sticlă”)] originare din Bahrain și din Egipt (denumite în continuare „țările în cauză”) în temeiul articolului 5 din regulamentul de bază. Comisia a publicat un aviz de deschidere în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽²⁾ (denumit în continuare „avizul de deschidere”).
- (2) Comisia a deschis ancheta în urma unei plângeri depuse la 21 martie 2019 de către Asociația europeană a producătorilor de fibre din sticlă (European Glass Fibre Producers Association) (denumită în continuare „reclamantul” sau „APFE”), în numele unor producători care reprezintă peste 25 % din producția totală a Uniunii. Producătorii care reprezintă 71 % din producția totală a Uniunii de produse din fibră de sticlă cu filament continuu au susținut plângerea.

1.2. Perioada de anchetă și perioada luată în considerare

- (3) Ancheta privind dumpingul și prejudiciul care decurge din acesta a acoperit perioada cuprinsă între 1 aprilie 2018 și 31 martie 2019 (denumită în continuare „perioada de anchetă” sau „PA”). Examinarea tendințelor relevante pentru evaluarea prejudiciului a acoperit perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2016 și sfârșitul perioadei de anchetă (denumită în continuare „perioada luată în considerare”).

1.3. Părțile interesate

- (4) În avizul de deschidere, părțile interesate au fost invitate să contacteze Comisia în vederea participării la anchetă. În plus, Comisia a informat cu privire la deschiderea anchetei în mod special reclamantul, alți producători cunoscuți din Uniune, producătorii-exportatori cunoscuți, importatorii, furnizorii și utilizatorii cunoscuți, comercianții, precum și asociațiile despre care se cunoaște că sunt părți vizate, invitându-i să participe la anchetă.

⁽¹⁾ JO L 176, 30.6.2016, p. 21.⁽²⁾ JO C 151, 3.5.2019, p. 4.

- (5) Părțile interesate au avut posibilitatea de a prezenta observații cu privire la deschiderea anchetei și de a solicita să fie audiate de Comisie și/sau de consilierul-auditor pentru proceduri comerciale.

1.4. Eșantionarea

- (6) În avizul său de deschidere, Comisia a afirmat că ar putea constitui un eșantion de părți interesate, în conformitate cu articolul 17 din regulamentul de bază.

1.4.1. Eșantionarea producătorilor din Uniune

- (7) În avizul de deschidere, Comisia a afirmat că a selectat în mod provizoriu un eșantion de producători din Uniune. La selectarea eșantionului, Comisia s-a bazat pe cel mai mare volum reprezentativ de producție care putea fi examinat în mod rezonabil având în vedere timpul disponibil.
- (8) Nu s-au primit observații cu privire la selectarea eșantionului.

1.4.2. Eșantionarea importatorilor neafiliați

- (9) Pentru a decide dacă eșantionarea era necesară și, în caz afirmativ, pentru a constitui un eșantion, Comisia a solicitat importatorilor neafiliați să furnizeze informațiile specificate în avizul de deschidere.
- (10) Având în vedere faptul că numai doi importatori neafiliați au furnizat formulare de eșantionare complete, eșantionarea nu a fost aplicată.

1.4.3. Eșantionarea producătorilor-exportatori din Bahrain și din Egipt

- (11) Comisia nu a recurs la eșantionare în ceea ce privește producătorii-exportatori din Bahrain și Egipt, deoarece nu există decât un singur producător-exportator în fiecare țară.

1.4.4. Răspunsurile la chestionar și vizitele de verificare

- (12) Comisia a trimis chestionare celor doi producători-exportatori, celor trei producători din Uniune incluși în eșantion, precum și celor doi importatori neafiliați. Utilizatorilor le-a fost transmis un chestionar pentru a-l completa, dacă doresc acest lucru, mai degrabă decât să transmită observații.
- (13) Comisia a primit răspunsuri la chestionare de la ambii producători-exportatori, de la toți producătorii din Uniune incluși în eșantion, precum și de la ambii importatori neafiliați. De asemenea, Comisia a primit răspunsuri la chestionar din partea a doi utilizatori.
- (14) Comisia a căutat și a verificat toate informațiile considerate necesare în vederea stabilirii existenței dumpingului, a prejudiciului generat de acesta și a interesului Uniunii.
- (15) Metodologia și corectitudinea datelor colectate de reclamanți în scopuri legate de indicatorii macroeconomici au făcut obiectul unei vizite de verificare în temeiul articolului 16 din regulamentul de bază, efectuată la sediul avocaților reclamanților.
- (16) În temeiul articolului 16 din regulamentul de bază, au fost efectuate vizite de verificare la sediile următoarelor societăți:

Producători din Uniune și societăți afiliate:

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

Importatori neafiliați din Uniune:

- Euroresins UK Limited, Ellesmere Port, Regatul Unit,
- Helm AG, Hamburg, Germania.

Utilizatori neafiliați din Uniune:

- Polykemi, Ystad, Suedia,
- Societatea A ^(*).

Producător-exportator din Egipt și societăți afiliate:

- Grupul Jushi:
- Jushi Egypt for Fiberglass Industry S.A.E., Egipt,
- Jushi France SAS, Franța,
- Jushi Italia srl, Italia,
- Jushi Spain SA, Spania.

Producător-exportator din Bahrain și societăți afiliate:

- Grupul CPIC
- CPIC Abahsain Fiberglass W.L.L., Bahrain,
- CPIC Europe B.V., Țările de Jos.

2. PRODUSUL ÎN CAUZĂ ȘI PRODUSUL SIMILAR

2.1. Produsul care face obiectul anchetei

- (17) Produsele care fac obiectul prezentei anchete sunt fire tăiate din fibră de sticlă, având o lungime de maximum 50 mm („fire tăiate”); semitorturi din fibră de sticlă, cu excepția semitorturilor din fibră de sticlă care sunt impregnate și acoperite și prezintă o pierdere la calcinare de peste 3 % (determinată conform standardului ISO 1887) („semitorturi”); și covorașe de filamente din fibră de sticlă, cu excepția covorașelor din vată de sticlă („covorașe”) („produsul care face obiectul anchetei”). Produsul care face obiectul anchetei este cunoscut sub denumirea de „armături de fibră de sticlă” sau „AFS”.
- (18) Produsul în cauză este produsul care face obiectul anchetei originar din Bahrain și din Egipt.
- (19) Produsul în cauză se încadrează în prezent la codurile NC 7019 11 00, ex 7019 12 00, 7019 31 00 (codurile TARIC 7019 12 00 22, 7019 12 00 25, 7019 12 00 26 și 7019 12 00 39).

2.2. Produsul similar

- (20) Ancheta a arătat că următoarele produse au aceleași caracteristici fizice, chimice și tehnice de bază, precum și aceleași utilizări principale:
- (a) produsul în cauză;
 - (b) produsul fabricat și vândut pe piața internă din Bahrain și din Egipt;
 - (c) produsul fabricat și vândut în Uniune de către industria Uniunii.
- (21) Comisia a decis că, în sensul prezentei anchete, produsele respective sunt, prin urmare, produse similare în sensul articolului 2 litera (c) din regulamentul de bază.

3. PROCEDURA

- (22) În scrisoarea sa către Comisie din 19 martie 2020, reclamantul și-a retras plângerea.
- (23) În conformitate cu articolul 9 alineatul (1) din regulamentul de bază, în cazul în care reclamantul își retrage plângerea, procedura poate fi încheiată, cu excepția cazului în care o asemenea încheiere nu ar fi în interesul Uniunii.
- (24) Comisia a considerat că procedura antidumping ar trebui încheiată, dat fiind că ancheta nu a revelat niciun motiv care să demonstreze că o asemenea încheiere nu ar fi în interesul Uniunii.

(*) Societatea A a solicitat păstrarea anonimatului pe motiv că ar fi expus unui risc semnificativ de represalii comerciale, în cazul în care anumiți producători ar percepe că acționează într-un mod care contravine intereselor lor.

- (25) Părțile interesate au fost informate în consecință și li s-a acordat posibilitatea de a prezenta observații. Comisia nu a primit nicio observație care să ducă la concluzia conform căreia o astfel de încheiere nu ar fi în interesul Uniunii.
- (26) Prin urmare, Comisia concluzionează că procedura antidumping privind importurile în Uniune de AFS originare din Bahrain și din Egipt ar trebui încheiată.
- (27) Prezenta decizie este conformă cu avizul comitetului instituit prin articolul 15 alineatul (1) din regulamentul de bază,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Procedura antidumping privind importurile în Uniune de fire tăiate din fibră de sticlă, cu o lungime de maximum 50 mm („fire tăiate”); de semitorturi din fibră de sticlă, cu excepția semitorturilor din fibră de sticlă care sunt impregnate și acoperite și prezintă o pierdere la calcinare de peste 3 % (determinată conform standardului ISO 1887) („semitorturi”); și de covorașe de filamente din fibră de sticlă, cu excepția covorașelor din vată de sticlă („covorașe”), care se încadrează în prezent la codurile NC 7019 11 00, ex 7019 12 00, 7019 31 00 (coduri TARIC 7019 12 00 22, 7019 12 00 25, 7019 12 00 26 și 7019 12 00 39) originare din Egipt, se încheie.

Articolul 2

Prezenta decizie intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Adoptată la Bruxelles, 29 mai 2020.

Pentru Comisie
Președintele
Ursula VON DER LEYEN

DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2020/728 A COMISIEI

din 29 mai 2020

privind aprobarea ca tehnologie inovatoare a funcției de generator de înalt randament utilizate la starter-alternatoarele de 12 volți folosite la anumite autoturisme și vehicule utilitare ușoare, în temeiul Regulamentului (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 ⁽¹⁾, în special articolul 11 alineatul (4),

întrucât:

- (1) La 20 septembrie 2019, producătorii 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 și furnizorul Valeo Electrification Systems au depus împreună, după cum prevede articolul 12a din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 725/2011 al Comisiei ⁽²⁾, o cerere de modificare a Deciziei de punere în aplicare (UE) 2017/785 a Comisiei ⁽³⁾, cu scopul de a extinde aprobarea tehnologiei inovatoare și la utilizarea acesteia la anumite vehicule electrice hibride neîncărcabile din exterior (*not-off vehicle charging hybrid electric vehicles* – NOVC-HEV) din categoria M₁ și la autoturismele care pot funcționa cu anumiți combustibili alternativi.
- (2) La 1 octombrie 2019, producătorii 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 și furnizorul Valeo Electrification Systems au depus o cerere comună de aprobare ca tehnologie inovatoare, în conformitate cu articolul 11 din Regulamentul (UE) 2019/631, a funcției de generator de înalt randament a starter-alternatoarelor de 12 volți utilizate la anumite vehicule utilitare ușoare, inclusiv la anumite vehicule electrice hibride neîncărcabile din exterior și la vehiculele utilitare ușoare care pot funcționa cu anumiți combustibili alternativi.
- (3) Un starter-alternator de 12 volți poate funcționa fie ca un motor electric care convertește energia electrică în energie mecanică, fie ca un generator care convertește energia mecanică în energie electrică, asemenea unui alternator. Tehnologia care face obiectul cererii de modificare și al cererii de aprobare este definită ca fiind funcția de generator de înalt randament a starter-alternatorului de 12 volți.
- (4) Având în vedere că cererea de modificare și cererea de aprobare se referă la aceeași tehnologie inovatoare și că se aplică aceleași condiții în cazul utilizării acesteia la categoriile de vehicule în cauză, este oportun să se dea curs atât cererii de modificare, cât și cererii de aprobare printr-o singură decizie.
- (5) Cererea de modificare și cererea de aprobare au fost evaluate în conformitate cu articolul 11 din Regulamentul (UE) 2019/631, cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 725/2011 și cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 427/2014 al Comisiei ⁽⁴⁾ și cu Orientările tehnice pentru elaborarea cererilor de aprobare a tehnologiilor

⁽¹⁾ JO L 111, 25.4.2019, p. 13.

⁽²⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 725/2011 al Comisiei din 25 iulie 2011 de stabilire a unei proceduri de aprobare și de certificare a tehnologiilor inovatoare care contribuie la reducerea emisiilor de CO₂ generate de automobile, în temeiul Regulamentului (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 194, 26.7.2011, p. 19).

⁽³⁾ Decizia de punere în aplicare (UE) 2017/785 a Comisiei din 5 mai 2017 privind aprobarea starter-alternatoarelor de 12 V de înalt randament, utilizate la autoturismele cu motor cu ardere internă convențional, ca tehnologie inovatoare de reducere a emisiilor de CO₂ generate de autoturisme, în temeiul Regulamentului (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 118, 6.5.2017, p. 20).

⁽⁴⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 427/2014 al Comisiei din 25 aprilie 2014 de stabilire a unei proceduri de aprobare și de certificare a tehnologiilor inovatoare care contribuie la reducerea emisiilor de CO₂ generate de vehiculele utilitare ușoare, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 125, 26.4.2014, p. 57).

inovatoare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁵⁾ (versiunea din iulie 2018) ⁽⁶⁾. Ambele cereri îndeplinesc cerințele formale; în conformitate cu articolul 11 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2019/631, acestea au fost însoțite de un raport de verificare elaborat de un organism independent și certificat.

- (6) Funcția de generator de înalt randament a unui starter-alternator de 12 volți a fost deja aprobată pentru utilizare în autoturismele cu motor cu ardere internă convențional, prin Decizia de punere în aplicare (UE) 2017/785, ca tehnologie inovatoare capabilă să reducă emisiile de CO₂ într-un mod care este numai parțial acoperit de măsurătorile efectuate ca parte a testului de emisii prevăzut de Noul ciclu de conducere european stabilit în Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei ⁽⁷⁾. Evaluarea arată că ecoinovația aprobată poate reduce emisiile de CO₂ în aceleași condiții și pentru alte categorii de vehicule.
- (7) Mai precis, solicitanții au demonstrat că funcția de generator de înalt randament a unui starter-alternator de 12 volți poate reduce emisiile de CO₂ ale vehiculelor utilitare ușoare cu motor cu ardere internă convențional în același mod ca în cazul autoturismelor cu același tip de grup motopropulsor.
- (8) În ceea ce privește vehiculele electrice hibride neîncărcabile din exterior din categoriile M₁ și N₁ pentru care pot fi utilizate valorile măsurate necorectate ale consumului de combustibil și emisiilor de CO₂ în conformitate cu punctul 5.3.2 din Anexa 8 la Regulamentul CEE/ONU nr. 101 ⁽⁸⁾, este oportun să se considere că acestea sunt echivalente, în sensul prezentei decizii, cu vehiculele cu motor cu ardere internă convențional din categoriile M₁ și N₁.
- (9) Solicitanții au demonstrat că metodologia de testare stabilită în Decizia de punere în aplicare (UE) 2017/785 pentru determinarea reducerii emisiilor de CO₂ obținute prin utilizarea funcției de generator de înalt randament a starter-alternatoarelor de 12 volți din autoturismele cu motor cu ardere internă convențional este adecvată pentru determinarea unei astfel de reduceri obținute prin utilizarea tehnologiei respective la vehiculele utilitare ușoare, precum și la anumite vehicule electrice hibride neîncărcabile din exterior din categoriile M₁ și N₁.
- (10) Având în vedere proporția tot mai mare de autoturisme și de vehicule utilitare ușoare care pot funcționa cu gaz petrolier lichefiat (GPL), gaz natural comprimat (GNC) sau E85, solicitanții au cerut ca domeniul de aplicare al prezentei decizii să includă și astfel de vehicule și, prin urmare, unii factori din metodologia de testare să fie ajustați în consecință.
- (11) Ținând seama de disponibilitatea limitată a E85 pe piața Uniunii în ansamblul său, nu este însă indicat să se facă distincție între acest combustibil și benzină atunci când se aplică metodologia de testare.
- (12) În ceea ce privește adăugarea la metodologia de testare a unei proceduri de rodaj pentru starter-alternator, cererea nu stabilește cu suficientă precizie detaliile efectuării unor astfel de rodaje și nici ale modului în care ar trebui luat în considerare efectul rodajului. În plus, metodologia de testare stabilită în Decizia de punere în aplicare (UE) 2017/785 prevede deja că aceste efecte pot fi luate în considerare, dacă este necesar, impunând cerința ca randamentul funcției de generator a starter-alternatorului să fie măsurat de cel puțin cinci ori. Întrucât randamentul funcției de generator a starter-alternatorului este determinat ca medie a rezultatelor măsurătorilor, efectele rodajului, pozitive sau negative, pot fi luate, prin urmare, în considerare în mod adecvat la determinarea finală a randamentului, dacă este necesar, prin creșterea numărului de măsurători. În acest context, nu este oportun să se completeze metodologia de testare cu o procedură de rodaj specifică suplimentară, precum cea propusă în cereri.
- (13) Ținând seama de considerațiile de mai sus, metodologia de testare prevăzută în Decizia de punere în aplicare (UE) 2017/785, cu adăugarea unor factori specifici pentru combustibil, ar trebui să fie considerată adecvată și pentru determinarea reducerii emisiilor de CO₂ obținute echipând cu această tehnologie inovatoare vehiculele din categoria N₁ cu motor cu ardere internă, vehiculele electrice hibride neîncărcabile din exterior din categoriile M₁ și N₁, precum și vehiculele din categoriile M₁ și N₁ care pot funcționa cu anumiți combustibili alternativi.

⁽⁵⁾ Regulamentul (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi, ca parte a abordării integrate a Comunității de a reduce emisiile de CO₂ generate de vehiculele ușoare (JO L 140, 5.6.2009, p. 1).

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

⁽⁷⁾ Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO L 199, 28.7.2008, p. 1).

⁽⁸⁾ Regulamentul nr. 101 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispozițiile uniforme privind omologarea autoturismelor acționate numai de un motor cu ardere internă sau acționate de un grup motopropulsor electric hibrid în ceea ce privește măsurarea emisiilor de bioxid de carbon și a consumului de combustibil și/sau măsurarea consumului de energie electrică și a autonomiei electrice, pentru vehiculele acționate numai de un grup motopropulsor electric din categoriile M₁ și N₁ cu privire la măsurarea consumului de energie electrică și a autonomiei electrice (JO L 138, 26.5.2012, p. 1).

- (14) Producătorii ar trebui să aibă posibilitatea de a solicita unei autorități de omologare de tip certificarea reducerii emisiilor de CO₂ obținute prin utilizarea tehnologiei inovatoare, dacă sunt îndeplinite condițiile prevăzute în prezenta decizie. În acest scop, producătorii ar trebui să se asigure că cererea de certificare este însoțită de un raport de verificare elaborat de un organism independent și certificat, care confirmă că tehnologia inovatoare îndeplinește condițiile prevăzute în prezenta decizie și că reducerea a fost determinată conform metodologiei de testare stabilite în prezenta decizie.
- (15) Pentru a facilita instalarea pe scară largă a tehnologiei inovatoare la vehiculele noi, producătorii ar trebui să aibă și posibilitatea de a depune o singură cerere de certificare a reducerii emisiilor de CO₂ obținute prin utilizarea funcțiilor de generator de înalt randament ale mai multor starter-alternatoare de 12 volți. Cu toate acestea, este indicat să se asigure faptul că, dacă se recurge la posibilitatea respectivă, se aplică un mecanism care încurajează numai instalarea starter-alternatoarelor cu cel mai mare randament.
- (16) Verificarea amănunțită a îndeplinirii condițiilor de certificare a reducerii emisiilor de CO₂ obținute prin utilizarea tehnologiei inovatoare specificate în prezenta decizie intră în responsabilitatea autorității de omologare de tip. Dacă se eliberează certificarea, autoritatea de omologare de tip responsabilă ar trebui să se asigure că toate elementele luate în considerare pentru certificare sunt consemnate într-un raport de testare păstrat împreună cu raportul de verificare și că aceste informații sunt puse la dispoziția Comisiei, la cerere.
- (17) Pentru stabilirea codului general de ecoinovație care trebuie utilizat în documentația relevantă de omologare de tip în conformitate cu anexele I, VIII și IX la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁹⁾, este necesar să se atribue un cod individual pentru tehnologia inovatoare.
- (18) Începând cu 2021, respectarea de către producători a obiectivelor lor specifice privind emisiile de CO₂ se va verifica pe baza emisiilor de CO₂ determinate în conformitate cu Procedura de testare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (WLTP), stabilită în Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei ⁽¹⁰⁾. Prin urmare, reducerea emisiilor de CO₂ obținută prin utilizarea tehnologiei inovatoare și certificată în conformitate cu prezenta decizie poate fi luată în considerare numai la calculul mediei emisiilor specifice de CO₂ ale producătorilor pentru anul calendaristic 2020,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Tehnologia inovatoare

Se aprobă ca tehnologie inovatoare în sensul articolului 11 din Regulamentul (UE) 2019/631 funcția de generator de înalt randament utilizată la un starter-alternator de 12 volți, menționată în Decizia de punere în aplicare (UE) 2017/785, ținând seama că aceasta este numai parțial acoperită de procedura de testare standard stabilită în Regulamentul (CE) nr. 692/2008 și cu condiția îndeplinirii următoarelor cerințe:

- (a) tehnologia inovatoare să fie instalată la vehicule utilitare ușoare (N₁) cu motoare cu ardere internă care funcționează cu benzină, motorină, gaz petrolier lichefiat (GPL), gaz natural comprimat (GNC) sau E-85 sau la vehicule electrice hibride neîncărcabile din exterior (NOVC-HEV) din categoria M₁ sau N₁ care respectă punctul 5.3.2 subpunctul 3 din anexa 8 la Regulamentul nr. 101 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite;
- (b) randamentul funcției de generator, determinat conform metodologiei stabilite în anexă, să fie de cel puțin:
- (i) 73,8 % pentru vehiculele alimentate cu benzină sau E85, altele decât cele cu turbocompresor;
 - (ii) 73,4 % pentru vehiculele cu turbocompresor alimentate cu benzină sau E85;
 - (iii) 74,2 % pentru vehiculele alimentate cu motorină;

⁽⁹⁾ Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

⁽¹⁰⁾ Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei din 1 iunie 2017 de completare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei și a Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei (JO L 175, 7.7.2017, p. 1).

- (iv) 74,6 % pentru vehiculele alimentate cu GPL, altele decât cele cu turbocompresor;
- (v) 74,1 % pentru vehiculele cu turbocompresor alimentate cu GPL;
- (vi) 76,3 % pentru vehiculele alimentate cu GNC, altele decât cele cu turbocompresor;
- (vii) 75,7 % pentru vehiculele cu turbocompresor alimentate cu GNC.

Articolul 2

Tehnologia de referință

Tehnologia de referință este un alternator cu masa de maximum 7 kg și randamentul de 67 %.

Articolul 3

Cererea de certificare a reducerii emisiilor de CO₂

- (1) Un producător poate solicita unei autorități de omologare de tip certificarea reducerii emisiilor de CO₂ obținute prin utilizarea la unul sau mai multe starter-alternatoare de 12 volți a tehnologiei aprobate în conformitate cu articolul 1 („tehnologia inovatoare”), menționând prezenta decizie.
- (2) Producătorul se asigură că cererea de certificare este însoțită de un raport de verificare elaborat de un organism independent și certificat, care confirmă că au fost îndeplinite condițiile stabilite la articolul 1.
- (3) Dacă reducerea emisiilor a fost certificată în conformitate cu articolul 3, producătorul se asigură că reducerea certificată a emisiilor de CO₂ și codul de ecoinovație menționat la articolul 5 alineatul (1) sunt înscrise în certificatele de conformitate ale vehiculelor respective.

Articolul 4

Certificarea reducerii emisiilor de CO₂

- (1) Autoritatea de omologare de tip se asigură că reducerea emisiilor de CO₂ obținută prin utilizarea tehnologiei inovatoare a fost determinată cu ajutorul metodologiei stabilite în anexă.
- (2) Dacă un producător solicită certificarea reducerii emisiilor de CO₂ obținute prin utilizarea tehnologiei inovatoare la mai multe starter-alternatoare de 12 volți pentru o versiune a vehiculului, autoritatea de omologare de tip stabilește care dintre starter-alternatoarele de 12 volți testate asigură cea mai scăzută reducere a emisiilor de CO₂. Valoarea respectivă se utilizează în scopul menționat la alineatul (4).
- (3) Dacă tehnologia inovatoare este instalată la un vehicul bicom bustibil sau multicom bustibil, autoritatea de omologare înregistrează reducerea emisiilor de CO₂ după cum urmează:
 - (a) pentru vehiculele bicom bustibil care utilizează benzină și combustibili gazoși, valoarea reducerii emisiilor de CO₂ care corespunde GPL sau GNC;
 - (b) pentru vehiculele multicom bustibil care utilizează benzină și E85, valoarea reducerii emisiilor de CO₂ care corespunde benzinei.
- (4) Autoritatea de omologare de tip înscrie în documentația de omologare de tip relevantă reducerea certificată a emisiilor de CO₂ determinată în conformitate cu alineatele (1) și (2) și codul de ecoinovație menționat la articolul 5 alineatul (1).
- (5) Autoritatea de omologare de tip consemnează toate elementele luate în considerare pentru certificare într-un raport de testare, pe care îl păstrează împreună cu raportul de verificare menționat la articolul 3 alineatul (2), și pune aceste informații la dispoziția Comisiei, la cerere.
- (6) Autoritatea de omologare de tip certifică reducerea emisiilor de CO₂ numai dacă constată că tehnologia inovatoare îndeplinește condițiile stabilite la articolul 1 și dacă reducerea emisiilor de CO₂ obținută este mai mare sau egală cu 1 g CO₂/km, după cum se specifică la articolul 9 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 725/2011, în cazul autoturismelor, sau la articolul 9 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 427/2014, în cazul vehiculelor utilitare ușoare.

*Articolul 5***Codul de ecoinovație**

- (1) Se atribuie codul de ecoinovație 30 pentru tehnologia inovatoare aprobată prin prezenta decizie.
- (2) Reducerea certificată a emisiilor de CO₂ înregistrată în legătură cu acest cod de ecoinovație poate fi luată în considerare numai la calculul mediei emisiilor specifice ale producătorilor pentru anul calendaristic 2020.

*Articolul 6***Intrare în vigoare**

Prezenta decizie intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Adoptată la Bruxelles, 29 mai 2020.

Pentru Comisie
Președintele
Ursula VON DER LEYEN

ANEXĂ

**METODOLOGIE PENTRU DETERMINAREA REDUCERII EMISIILOR DE CO₂ OBȚINUTE PRIN
UTILIZAREA FUNCȚIEI DE GENERATOR DE ÎNALT RANDAMENT A STARTER-
ALTERNATOARELOR DE 12 VOLȚI FOLOSITE LA ANUMITE AUTOTURISME ȘI VEHICULE
UTILITARE UȘOARE**

1. INTRODUCERE

Pentru a determina reducerea emisiilor de CO₂ care poate fi atribuită funcției de generator de înalt randament a unui starter-alternator de 12 volți, denumit în continuare „tehnologia inovatoare”, utilizat la anumite autoturisme (M₁) și vehicule utilitare ușoare (N₁) care îndeplinesc condițiile prevăzute la articolul 1, este necesar să se stabilească următoarele:

1. condițiile de testare;
2. echipamentele de testare;
3. modul de determinare a puterii maxime de ieșire;
4. modul de calcul al reducerii emisiilor de CO₂;
5. modul de calcul al marjei statistice a reducerii emisiilor de CO₂.

2. SIMBOLURI, PARAMETRI ȘI UNITĂȚI

Simboluri

C_{CO_2}	—	reducerea emisiilor de CO ₂ [g CO ₂ /km]
CO ₂	—	dioxid de carbon
CF	—	factorul de conversie definit în tabelul 3
h	—	frecvența definită în tabelul 1
I	—	intensitatea curentului la care se efectuează măsurătoarea [A]
m	—	numărul de măsurători din eșantion
M	—	cuplul [Nm]
n	—	frecvența de rotație [min ⁻¹] definită în tabelul 1
P	—	puterea [W]
$S_{\eta_{MG}}$	—	abaterea standard a randamentului funcției de generator a starter-alternatorului de 12 V (denumit în continuare „randamentul starter-alternatorului”) [%]
$S_{\overline{\eta_{MG}}}$	—	abaterea standard a mediei randamentului starter-alternatorului [%]
$S_{C_{CO_2}}$	—	abaterea standard a reducerii totale a emisiilor de CO ₂ [g CO ₂ /km]
U	—	tensiunea de testare la care se efectuează măsurătoarea [V]
v	—	viteza medie de conducere conform Noului ciclu de conducere european (<i>New European Driving Cycle</i> – NEDC) [km/h]
V_{Pe}	—	puterea efectivă consumată definită în tabelul 2
$\frac{\partial C_{CO_2}}{\partial \eta_{MG}}$	—	sensibilitatea reducerii calculate a emisiilor de CO ₂ în raport cu randamentul starter-alternatorului
Δ	—	diferență
η_B	—	randamentul alternatorului de referință [%]
η_{MG}	—	randamentul starter-alternatorului [%]
$\overline{\eta_{MG_i}}$	—	media randamentului starter-alternatorului la punctul de funcționare i [%]

Indici

Indicele (i) se referă la punctul de funcționare

Indicele (j) se referă la măsurătoarea din eșantion

MG	—	starter-alternator
m	—	mecanic
RW	—	condiții reale
TA	—	condiții de omologare de tip
B	—	referință

3. DETERMINAREA RANDAMENTULUI

Randamentul starter-alternatorului se determină conform standardului ISO 8854:2012, cu excepția elementelor specificate la prezentul punct.

Se furnizează autorității de omologare de tip dovezi că plajele de viteză ale starter-alternatorului de 12 volți corespund celor indicate în tabelul 1. Măsurătorile se efectuează la diferite puncte de funcționare, după cum se indică în tabelul 1. Intensitatea curentului în starter-alternator se definește ca fiind jumătate din intensitatea nominală a curentului la toate punctele de funcționare. Pentru fiecare viteză, tensiunea și curentul de ieșire din starter-alternator sunt menținute constante, tensiunea fiind de 14,3 volți.

Tabelul 1

Punctul de funcționare i	Durata [s]	Frecvența de rotație n_i [min^{-1}]	Frecvența 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

Randamentul la fiecare punct de funcționare se calculează cu formula 1.

Formula 1

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

Toate măsurătorile randamentului se efectuează consecutiv, de cel puțin cinci (5) ori. Se calculează media măsurătorilor la fiecare punct ($\overline{\eta_{MG_i}}$).

Randamentul starter-alternatorului (η_{MG}) se calculează cu formula 2.

Formula 2

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

Starter-alternatorul conduce la o economie de putere mecanică în condiții reale (ΔP_{mRW}) și la o economie de putere mecanică în condiții de omologare de tip (ΔP_{mTA}). Diferența dintre aceste două valori (ΔP_m) se calculează cu formula 3.

Formula 3

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

Unde ΔP_{mRW} se calculează cu formula 4 și ΔP_{mTA} se calculează cu formula 5.

Formula 4

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

Formula 5

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

unde

P_{RW} : cererea de putere în condiții reale [W], care este de 750 W

P_{TA} : cererea de putere în condiții de omologare de tip [W], care este de 350 W

η_B : randamentul alternatorului de referință [%], care este de 67 %.

4. CALCULUL REDUCERII EMISIILOR DE CO₂

Reducerea emisiilor de CO₂ datorată funcției de generator a unui starter-alternator de 12 volți se calculează cu formula 6.

Formula 6

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

unde:

v : viteza medie de conducere conform NEDC (km/h), care este de 33,58 km/h

V_{Pe} : puterea efectivă consumată, indicată în tabelul 2

CF : factorul de conversie definit în tabelul 3.

Tabelul 2

Puterea efectivă consumată

Tipul motorului	Puterea efectivă consumată (V_{Pe}) [l/kWh]
Benzină/E85	0,264
Benzină/E85 Turbo	0,280
Motorină	0,220
GPL	0,342
GPL Turbo	0,363
	Puterea efectivă consumată (V_{Pe}) [m ³ /kWh]
GNC (G20)	0,259
GNC (G20) Turbo	0,275

Tabelul 3

Factorul de conversie pentru combustibil

Tipul de combustibil	Factorul de conversie (CF) [g CO ₂ /l]
Benzină/E85	2 330
Motorină	2 640
GPL	1 629
	Factorul de conversie (CF) [g CO ₂ /m ³]
GNC (G20)	1 795

5. CALCULUL ERORII STATISTICE

Se cuantifică erorile statistice din rezultatele metodologiei de testare, cauzate de măsurători. Pentru fiecare punct de funcționare, abaterea standard se calculează cu formula 7.

Formula 7

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

Abaterea standard a valorii randamentului starter-alternatorului de 12 volți ($s_{\eta_{MG}}$) se calculează cu formula 8.

Formula 8

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

Abaterea standard a randamentului starter-alternatorului ($s_{\eta_{MG}}$) conduce la o eroare în valoarea reducerii emisiilor de CO₂ ($s_{C_{CO_2}}$). Această eroare se calculează cu formula 9.

Formula 9

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

6. SEMNIFICAȚIA STATISTICĂ

Pentru fiecare tip, variantă și versiune a unui vehicul echipat cu tehnologia inovatoare, trebuie să se demonstreze că eroarea din valoarea reducerii emisiilor de CO₂ calculată cu formula 9 nu depășește diferența dintre reducerea totală a emisiilor de CO₂ și pragul minim al reducerii specificat la articolul 9 alineatul (1) litera (a) din Regulamentele de punere în aplicare (UE) nr. 725/2011 și (UE) nr. 427/2014 (a se vedea formula 10).

Formula 10

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

unde:

MT: pragul minim (g CO₂/km)

C_{CO₂}: reducerea totală a emisiilor de CO₂ [g CO₂/km]

S_{CO₂}: abaterea standard a reducerii totale a emisiilor de CO₂ [g CO₂/km]

ΔCO_{2m}: Coeficientul de corecție a emisiilor de CO₂ ca urmare a diferenței pozitive de masă (Δm) dintre starter-alternator și alternatorul de referință, calculat conform tabelului 4.

Tabelul 4

Coeficientul de corecție a emisiilor de CO₂ ca urmare a masei suplimentare

Tipul de combustibil	Coeficientul de corecție a emisiilor de CO ₂ (ΔCO _{2m})
Benzină/E85	0,0277 · Δm
Motorină	0,0383 · Δm
GPL	0,0251 · Δm
GNC	0,0209 · Δm

În acest tabel, Δm este masa suplimentară rezultată în urma instalării starter-alternatorului de 12 volți de înalt randament. Masa suplimentară este diferența pozitivă dintre masa starter-alternatorului de 12 volți de înalt randament și masa alternatorului de referință. Masa alternatorului de referință este de 7 kg. Masa suplimentară trebuie verificată și confirmată în raportul de verificare care trebuie transmis autorității de omologare de tip împreună cu cererea de certificare.

7. STARTER-ALTERNATORUL DE 12 VOLȚI CU O FUNCȚIE DE GENERATOR DE ÎNALT RANDAMENT CARE SE INSTALEAZĂ ÎN AUTOTURISME ȘI ÎN VEHICULE UTILITARE UȘOARE

Autoritatea de omologare de tip certifică reducerea emisiilor de CO₂ pe baza măsurărilor efectuate pentru starter-alternatorul de 12 volți și pentru alternatorul de referință conform metodologiei de testare stabilite în prezenta anexă. Dacă reducerea emisiilor de CO₂ este inferioară pragului specificat la articolul 9 alineatul (1) litera (a) din Regulamentele de punere în aplicare (UE) nr. 725/2011 și (UE) nr. 427/2014, se aplică articolul 11 alineatul (2) al doilea paragraf din regulamentele respective.

ISSN 1977-0782 (ediție electronică)
ISSN 1830-3625 (ediție tipărită)



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

RO