

Europeiska unionens officiella tidning

L 170



Svensk utgåva

Lagstiftning

sextiotredje årgången

2 juni 2020

Innehållsförteckning

II *Icke-lagstiftningsakter*

FÖRORDNINGAR

- ★ **Kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/723 av den 4 mars 2020 om fastställande av närmare bestämmelser om godtagande av certifiering av piloter i tredjeland och om ändring av förordning (EU) nr 1178/2011** 1
- ★ **Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/724 av den 15 maj 2020 om klassificering av vissa varor i Kombinerade nomenklaturen** 9
- ★ **Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/725 av den 26 maj 2020 om klassificering av vissa varor i Kombinerade nomenklaturen** 12

BESLUT

- ★ **Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2020/726 av den 27 maj 2020 om avslag på en ansökan om skydd av en geografisk beteckning i enlighet med artikel 97.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1308/2013 (Commune de Champagne [SGB]) [delgivet med nr C(2020) 3323]** 15
- ★ **Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2020/727 av den 29 maj 2020 om avslutande av antidumpningsförfarandet beträffande import av produkter av ändlösa glasfiberfilament med ursprung i Bahrain och Egypten** 17
- ★ **Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2020/728 av den 29 maj 2020 om godkännande av den effektiva generatorfunktion som utnyttjas i 12-volts motorgeneratorer för användning i vissa personbilar och lätta nyttofordon som en innovativ teknik i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 ⁽¹⁾** 21

(¹) Text av betydelse för EES.

SV

De rättsakter vilkas titlar är tryckta med fin stil är sådana rättsakter som har avseende på den löpande handläggningen av jordbrukspolitiska frågor. De har normalt begränsad giltighetstid.

Beträffande alla övriga rättsakter gäller att titlarna är tryckta med fet stil och föregås av en asterisk.

II

(Icke-lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

KOMMISSIONENS DELEGERADE FÖRORDNING (EU) 2020/723

av den 4 mars 2020

om fastställande av närmare bestämmelser om godtagande av certifiering av piloter i tredjeland och om ändring av förordning (EU) nr 1178/2011

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 ⁽¹⁾, särskilt artikel 68.3, och

av följande skäl:

- (1) Genom förordning (EU) 2018/1139, särskilt artikel 68, har kommissionen nu befogenhet att anta delegerade akter om godtagande av certifikat och annan dokumentation som styrker efterlevnaden av regler för civil luftfart som har utfärdats i enlighet med lagstiftningen i tredjeland och samtidigt säkerställer en säkerhetsnivå som är likvärdig med den som föreskrivs i förordning (EU) 2018/1139.
- (2) Huvudsyftet med denna förordning är att anpassa nuvarande rättsliga ramar till förordning (EU) 2018/1139, varför innehållet i artikel 8, bilaga III och därtill hörande bestämmelser i kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 ⁽²⁾ om godtagande av certifikat från tredjeland bör överföras till en delegerad akt. Dessa bestämmelser bör dessutom nu även innehålla regler för godtagande av certifikat från tredjeland avseende segelflygplan och ballonger.
- (3) I förordning (EU) nr 1178/2011 förtecknas villkoren för godtagande av certifikat från tredjeländer. För närvarande kan flygcertifikat som tredjeland utfärdat godtas av en medlemsstat på vissa villkor, eller så kan innehavaren av ett sådant certifikat från tredjeland få tillgodoräkna sig detta vid ansökan om certifikat i enlighet med förordning (EU) nr 1178/2011. Tillgodoräkandet avgörs för närvarande på grundval av en rekommendation från en godkänd utbildningsorganisation.
- (4) Reglerna för utbildningsorganisationer som tillhandahåller utbildning för vissa andra flygcertifikat än trafikflygarcertifikat och behörigheter har förenklats och deklarerade utbildningsorganisationer (DTO) har upprättats i enlighet med kommissionens förordning (EU) 2018/1119 ⁽³⁾. Reglerna för godtagande av certifikat från tredjeland bör därför aktualiseras för att utbildningsorganisationerna ska kunna låta innehavare av certifikat från tredjeland tillgodoräkna sig detta när de ansöker om certifikat utfärdade i enlighet med unionens rättsliga ramar.
- (5) Artikel 8 i förordning (EU) nr 1178/2011 samt bilaga III till den förordningen, som för närvarande innehåller krav för godtagande av certifikat från tredjeländer, bör därför utgå.

⁽¹⁾ EUT L 212, 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 311, 25.11.2011, s. 1).

⁽³⁾ Kommissionens förordning (EU) 2018/1119 av den 31 juli 2018 om ändring av förordning (EU) nr 1178/2011 vad gäller deklarerade utbildningsorganisationer (EUT L 204, 13.8.2018, s. 13).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

AVSNITT 1

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Tillämpningsområde

I denna förordning fastställs närmare bestämmelser om villkor för godtagande av flygcertifikat och tillhörande behörigheter, befogenheter eller behörighetsbevis, samt tillhörande medicinska intyg som utfärdats i enlighet med lagstiftning i tredjeland.

Artikel 2

Definitioner

1. Definitionerna i förordning (EU) nr 1178/2011, kommissionens förordning (EU) 2018/395 ⁽⁴⁾ och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1976 ⁽⁵⁾ ska gälla vid tillämpningen av denna förordning.
2. I denna förordning avses vidare med "tillverkningsföretags flygningar" sådana flygningar som nämns i artikel 6.3 i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 ⁽⁶⁾.

Artikel 3

Godtagande av certifikat från tredjeland

Utan att det påverkar tillämpningen av internationella avtal som ingåtts mellan unionen och tredjeland i enlighet med artikel 68.1 a i förordning (EU) 2018/1139 får medlemsstaterna

- a) i enlighet med avsnitt 2 i denna förordning godta flygcertifikat och tillhörande behörigheter, befogenheter eller behörighetsbevis, samt tillhörande medicinska intyg som utfärdats i enlighet med lagstiftning i tredjeland,
- b) i enlighet med artikel 3 i förordning (EU) nr 1178/2011, artikel 3a i förordning (EU) 2018/395 eller artikel 3a i genomförandeförordning (EU) 2018/1976, beroende på vad som är tillämpligt, utfärda likvärdiga certifikat till sökande som redan innehar likvärdiga certifikat, behörigheter, befogenheter eller behörighetsbevis utfärdade i enlighet med bilaga 1 till konventionen angående internationell civil luftfart, undertecknat den 7 december 1944 i Chicago (nedan kallad *Chicagokonventionen*), av tredjeland, förutsatt att dessa sökande uppfyller kraven i avsnitt 3 under beaktande av eventuella tillgodoräknanden som grundar sig på rekommendationer från godkända utbildningsorganisationer eller deklarerade utbildningsorganisationer.
- c) – vad avser kraven på att genomgå en utbildningskurs före teori- och flygproven – låta innehavare av trafikflygarcertifikat ATPL utfärdade av tredjeland eller på tredjelands vägnar, i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen, till fullo tillgodoräkna sig detta, under förutsättning att de har uppfyllt erfarenhetskraven för utfärdande av ett ATPL i relevant kategori av luftfartyg enligt kapitel F i bilaga I till förordning (EU) nr 1178/2011, och under förutsättning att certifikatet från tredjeland innehåller giltig typbehörighet för det luftfartyg som ska användas för ATPL-flygprovet,
- d) utfärda typbehörigheter för flygplan eller helikopter till innehavare av certifikat utfärdade i enlighet med förordning (EU) nr 1178/2011 och som uppfyller de krav som fastställts av tredjeland för utfärdande av sådana behörigheter. Dessa behörigheter ska begränsas till luftfartyg som är registrerade i detta tredjeland, men denna begränsning får avlägsnas om piloten uppfyller kraven i artikel 10 i denna förordning.

⁽⁴⁾ Kommissionens förordning (EU) 2018/395 av den 13 mars 2018 om detaljerade regler för segelflygverksamhet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 71, 14.3.2018, s. 10).

⁽⁵⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1976 av den 14 december 2018 om detaljerade regler för segelflygverksamhet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 (EUT L 326, 20.12.2018, s. 64).

⁽⁶⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1).

AVSNITT 2

VALIDERING AV CERTIFIKAT

Artikel 4

Allmänna bestämmelser för validering av certifikat

1. En medlemsstats behöriga myndighet får validera flygcertifikat som har utfärdats av tredjeland i enlighet med kraven i bilaga 1 till Chicagokonventionen.
2. Vid tillämpning av bestämmelserna i denna förordning ska medlemsstatens behöriga myndigheter vara följande:
 - a) För piloter bosatta inom unionens territorium – en behörig myndighet i en medlemsstat där piloten bor eller är etablerad.
 - b) För piloter som inte är bosatta inom unionens territorium – en behörig myndighet i den medlemsstat där operatören som de flyger för eller har för avsikt att flyga för har sitt huvudsakliga verksamhetsställe, eller där luftfartyget som de flyger eller har för avsikt att flyga är registrerat.
3. Valideringen av certifikatet får inte vara giltigt mer än ett år, och befogenheterna får endast utövas så länge certifikatet fortfarande är giltigt.

Den behöriga myndighet som validerade certifikatet får förlänga giltigheten endast en gång och endast med högst ett år, om piloten under giltighetstiden har ansökt om certifikat i enlighet med bilaga I (Del-FCL) till förordning (EU) nr 1178/2011 eller håller på att genomgå utbildning för ett sådant certifikat. I det senare fallet ska förlängningen omfatta den tidsperiod som krävs för att certifikatet ska kunna utfärdas i enlighet med bilaga I (Del-FCL) till förordning (EU) nr 1178/2011.

4. Innehavare av certifikat som har validerats av en medlemsstat ska utöva sina befogenheter i enlighet med kraven i bilaga I (Del-FCL) till förordning (EU) nr 1178/2011.

Artikel 5

Flygcertifikat för kommersiell flygtransport och andra yrkesverksamheter

Innehavarna ska uppfylla följande krav, allt efter ansökta befogenheter, vid validering av flygcertifikat för kommersiell flygtransport och andra yrkesverksamheter:

- a) Uppfylla – som ett flygprov – de krav för förlängning av typ- eller klassbehörighet i bilaga I (Del-FCL) till förordning (EU) nr 1178/2011 som är relevanta för de befogenheter som följer av det innehavda certifikatet.
- b) Uppvisa kunskaper om relevanta delar av de operativa kraven och bilaga I (Del-FCL) till förordning (EU) nr 1178/2011.
- c) Uppvisa språkkunskaper i enlighet med punkt FCL.055 i bilaga I (Del-FCL) till förordning (EU) nr 1178/2011.
- d) Inneha ett giltigt medicinskt intyg klass 1 som utfärdats i enlighet med bilaga IV (Del-MED) till förordning (EU) nr 1178/2011.
- e) I fråga om flygplan, utöver kraven i leden a–d – uppfylla erfarenhetskraven i tabell 1 i bilagan till denna förordning.
- f) I fråga om helikoptrar, utöver kraven i leden a–d – uppfylla erfarenhetskraven i tabell 2 i bilagan till denna förordning.

Artikel 6

Flygcertifikat för icke-kommersiell verksamhet med instrumentbehörighet

Innehavaren ska uppfylla samtliga nedanstående vid validering av privatflygarcertifikat med instrumentbehörighet eller trafikflygarcertifikat CPL och trafikflygarcertifikat ATPL med instrumentbehörighet, för vilka piloten endast har för avsikt att utöva befogenheterna som privatflygare:

- a) Slutföra flygprovet för instrument- och typ-/klassbehörigheter som är relevanta för de befogenheter som följer av det innehavda certifikatet i enlighet med tillägg 7 och tillägg 9 i bilaga I (Del-FCL) till förordning (EU) nr 1178/2011.

- b) Uppvisa kunskaper om luftfartsrätt, aeronautiska väderkoder, planering och genomförande av flygningar samt människans prestationsförmåga.
- c) Uppvisa språkkunskaper i enlighet med FCL.055 i bilaga I (Del-FCL) till förordning (EU) nr 1178/2011.
- d) Inneha minst ett giltigt medicinskt intyg klass 2, utfärdat i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen.
- e) Inneha minst 100 timmars erfarenhet av instrumentflygning som befälhavare på relevant kategori av luftfartyg.

Artikel 7

Flygcertifikat för icke-kommersiell verksamhet utan instrumentbehörighet

Innehavare ska uppfylla samtliga nedanstående krav vid validering av privatflygarcertifikat eller CPL- och ATPL-certifikat utan instrumentbehörighet, för vilka piloten endast har för avsikt att utöva befogenheterna som privatflygare:

- a) Uppvisa kunskaper om luftfartsrätt och människans prestationsförmåga.
- b) Få godkänt i flygprov för privatflygarcertifikat (PPL) i enlighet med punkt FCL.235 i bilaga I (Del-FCL) till förordning (EU) nr 1178/2011,
- c) Uppfylla relevanta krav i kapitel H i bilaga I (Del-FCL) till förordning (EU) nr 1178/2011 för utfärdande av typ- eller klassbehörigheter som är relevanta för de befogenheter som följer av det innehavda certifikatet.
- d) Inneha minst ett medicinskt intyg klass 2, utfärdat i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen.
- e) Uppvisa språkkunskaper i enlighet med FCL.055 i bilaga I (Del-FCL) till förordning (EU) nr 1178/2011.
- f) Inneha minst 100 timmars erfarenhet som pilot på relevant kategori av luftfartyg.

Artikel 8

Validering av flygcertifikat för särskilda arbetsuppgifter av begränsad varaktighet

1. Trots vad som sägs i ovanstående artiklar får en medlemsstats behöriga myndighet i samband med tillverkningsföretags flygningar godta ett certifikat som är utfärdat i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen av tredjeland, för en period av högst 12 månader när det gäller särskilda arbetsuppgifter av begränsad varaktighet, t.ex. skolflygningar vid tjänstgöringsstart, demonstrations-, färje- eller testflygningar, förutsatt att sökanden uppfyller följande krav:

- a) Innehav av lämpligt certifikat och medicinskt intyg samt tillhörande behörigheter eller kvalifikationer utfärdade i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen.
- b) Direkt eller indirekt anställning hos luftfartygstillverkare eller luftfartsmyndighet.

I så fall ska innehavarens befogenheter av behörig myndighet begränsas till att genomföra flygutbildning och flygtestning för ett första utfärdande av typbehörigheter, övervakning av operatörpiloternas inledande produktionsflygningar, leverans- eller färjeflygningar, inledande produktionsflygning, flygdemonstrationer eller testflygningar, allt efter vad som är lämpligt för de arbetsuppgifter som avses i denna punkt

2. Genom undantag från artiklarna 4–7 får en medlemsstats behöriga myndighet validera certifikat utfärdade av tredjeland, för tävlingsflygningar eller uppvisningsflygningar med begränsad varaktighet, som ger innehavaren tillstånd att utöva de befogenheter som följer av privatflygarcertifikat (PPL) i enlighet med bilaga I (Del-FCL) till förordning (EU) nr 1178/2011, ballongflygcertifikat (BPL) i enlighet med bilaga III (Del-BFCL) till förordning (EU) 2018/395 eller segelflygcertifikat (SPL) i enlighet med bilaga III (Del-SFCL) till genomförandeförordning (EU) 2018/1976, förutsatt att samtliga följande krav är uppfyllda:

- a) Att arrangören av tävlings- eller uppvisningsflygningarna före evenemanget ger behörig myndighet tillräckliga bevis för hur den avser att säkerställa att piloten kommer att bekanta sig med relevant säkerhetsinformation och hantera risker förknippade med flygningarna.
- b) Att sökanden innehar lämpligt certifikat och medicinskt intyg samt tillhörande behörigheter eller kvalifikationer utfärdade i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen.

3. Genom undantag från bestämmelserna i artiklarna 4–7 får en medlemsstats behöriga myndighet validera ett certifikat som är likvärdigt med ett av dem som avses i punkt 2, och som utfärdats i enlighet med kraven i bilaga 1 till Chicagokonventionen av tredjeland, för en period av högst 28 dagar per kalenderår för specifika icke-kommersiella arbetsuppgifter, förutsatt att sökanden uppfyller samtliga följande krav:

- a) Innehav av lämpligt certifikat och medicinskt intyg samt tillhörande behörigheter eller kvalifikationer utfärdade i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen.
- b) Minst en aklimatiseringsflygning med kvalificerad instruktör före utförandet av särskilda arbetsuppgifter av begränsad varaktighet.

AVSNITT 3

KONVERTERING AV CERTIFIKAT

Artikel 9

Villkor för konvertering av certifikat

1. En medlemsstats behöriga myndighet får konvertera certifikat för relevant luftfartygskategori till privatflygarcertifikat (PPL) i enlighet med bilaga I (Del-FCL) till förordning (EU) nr 1178/2011 med klass- eller typbehörighet för enpilotsflygplan, till ballongflygcertifikat (BPL) i enlighet med bilaga III (Del-BFCL) till förordning (EU) 2018/395 eller till segelflygcertifikat (SPL) i enlighet med bilaga III (Del-SFCL) till genomförandeförordning (EU) 2018/1976, om det ursprungliga certifikatet utfärdats i överensstämmelse med kraven i bilaga 1 till Chicagokonventionen av tredjeland och certifikatet är antingen

- a) ett certifikat som är likvärdigt med de certifikat som avses i punkt 1, eller
- b) ett CPL eller ett ATPL.

2. Innehavaren av det certifikat som ska konverteras måste uppfylla följande minimikrav för relevant kategori av luftfartyg:

- a) Få godkänt i ett skriftligt prov om luftfartsrätt och människans prestationsförmåga.
- b) Få godkänt i flygprovet för PPL, BPL eller SPL, beroende på vad som är tillämpligt, i enlighet med bilaga I (Del-FCL) till förordning (EU) nr 1178/2011, bilaga III (Del-BFCL) till förordning (EU) 2018/395 eller bilaga III (Del-SFCL) till genomförandeförordning (EU) 2018/1976.
- c) Uppfylla kraven för utfärdande av relevant klass- eller typbehörighet i enlighet med kapitel H,
- d) Inneha det medicinska intyg som krävs och utfärdats i enlighet med bilaga IV (Del-MED) till förordning (EU) nr 1178/2011.
- e) Uppvisa språkkunskaper i enlighet med FCL.055 i bilaga I (Del-FCL) till förordning (EU) nr 1178/2011.
- f) Ha genomfört minst 100 timmars flygtid som pilot.

AVSNITT 4

GODTAGANDE AV KLASS- OCH TYPBEHÖRIGHETER

Artikel 10

Villkor för godtagande av klass- och typbehörigheter

En giltig klass- eller typbehörighet i ett certifikat utfärdat av tredjeland får införas i ett certifikat i enlighet med bilaga I (Del-FCL) till förordning (EU) nr 1178/2011 förutsatt att sökanden

- a) uppfyller erfarenhetskrav och villkor för utfärdande av tillämplig typ- eller klassbehörighet i enlighet med Del-FCL,
- b) får godkänt i relevant flygprov för utfärdande av tillämplig typ- eller klassbehörighet i enlighet med Del-FCL,

- c) har aktuell flygerfarenhet,
- d) har minst följande erfarenhet:
 - i) För klassbehörigheter för flygplan: 100 timmars flygerfarenhet som pilot på denna klass.
 - ii) För typbehörigheter för flygplan: 500 timmars flygerfarenhet som pilot på denna typ.
 - iii) För enmotoriga helikoptrar med en maximal startmassa på upp till 3 175 kg: 100 timmars flygerfarenhet som pilot på denna typ.
 - iv) För alla övriga helikoptrar: 350 timmars flygerfarenhet som pilot på denna typ.

Artikel 11

Ändringar av förordning (EU) nr 1178/2011

Förordning (EU) nr 1178/2011 ska ändras på följande sätt:

- a) Artikel 8 ska utgå.
- b) Bilaga III ska utgå.

Artikel 12

Ikraftträdande och tillämpning

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 4 mars 2020.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande

BILAGA

Villkor för godtagande av certifikat som har utfärdats av ett tredjeland eller på ett tredjelands vägnar

Tabell 1

Erfarenhetskrav för flygplan

Certifikat	Totalt antal flygtimmar	Befogenheter	
(1)	(2)	(3)	
ATPL (A)	> 1 500 timmar som befälhavare på flerpilotsflygplan	Kommersiell flygtransport i flerpilotsflygplan som befälhavare	a)
ATPL(A) eller CPL(A)/IR (*)	> 1 500 timmar som befälhavare eller biträdande pilot på flerpilotsflygplan enligt operativa krav	Kommersiell flygtransport i flerpilotsflygplan som biträdande pilot	b)
MPL	> 1 500 timmar som biträdande pilot på flerpilotsflygplan enligt operativa krav	Kommersiell flygtransport i flerpilotsflygplan som biträdande pilot	ba)
CPL(A)/IR	> 1 000 timmar som befälhavare i kommersiell flygtransport efter att ha fått en IR	Kommersiell flygtransport i enpilotsflygplan som befälhavare	c)
CPL(A)/IR	> 1 000 timmar som befälhavare eller biträdande pilot på enpilotsflygplan enligt operativa krav	Kommersiell flygtransport i enpilotsflygplan som biträdande pilot enligt operativa krav	d)
ATPL(A), CPL(A)/IR, CPL(A)	> 700 timmar i flygplan, inklusive 200 timmar i den roll som ansökan om godtagande gäller och 50 timmar i denna roll under de senaste 12 månaderna	Utövande av befogenheter på flygplan som används i verksamhet som inte är kommersiell flygtransport	e)
CPL (A)	> 1 500 timmar som befälhavare i kommersiell flygtransport, inklusive 500 timmar i verksamhet med sjöflygplan	Kommersiell flygtransport i enpilotsflygplan som befälhavare	f)

(*) CPL(A)/IR-innehavare på flerpilotsflygplan ska ha uppvisat en kunskapsnivå för ATPL(A) enligt Icao före godtagandet.

Tabell 2

Erfarenhetskrav för helikoptrar

Certifikat	Totalt antal flygtimmar	Befogenheter	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) och giltig IR	> 1 000 timmar som befälhavare på flerpilotshelikopter	Kommersiell flygtransport i flerpilotshelikopter som befälhavare vid VFR- och IFR-verksamhet	a)
ATPL(H) inga IR-befogenheter	> 1 000 timmar som befälhavare på flerpilotshelikopter	Kommersiell flygtransport i flerpilotshelikopter som befälhavare vid VFR-verksamhet	b)
ATPL(H) och giltig IR	> 1 000 timmar som pilot på flerpilotshelikopter	Kommersiell flygtransport i flerpilotshelikopter som biträdande pilot vid VFR- och IFR-verksamhet	c)

Certifikat	Totalt antal flygtimmar	Befogenheter	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) inga IR-befogenheter	> 1 000 timmar som pilot på flerpilots-helikopter	Kommersiell flygtransport i flerpilots-helikopter som biträdande pilot vid VFR-verksamhet	d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 timmar som pilot på flerpilots-helikopter	Kommersiell flygtransport i flerpilots-helikopter som biträdande pilot	e)
CPL(H)/IR	> 1 000 timmar som befälhavare i kommersiell flygtransport efter att ha fått en IR	Kommersiell flygtransport i enpilotshelikoptrar som befälhavare	f)
ATPL(H) med eller utan IR-befogenheter, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 timmar i andra helikoptrar än de som är certifierade enligt CS-27/29 eller motsvarande, inklusive 200 timmar i den roll som ansökan om godtagande gäller och 50 timmar i denna roll under de senaste 12 månaderna	Utövande av befogenheter på helikoptrar som används i verksamhet som inte är kommersiell flygtransport	g)

(*) CPL(H)/IR-innehavare på flerpilots-helikopter ska ha uppvisat en kunskapsnivå för ATPL (H) enligt Icao före godtagandet.

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2020/724
av den 15 maj 2020
om klassificering av vissa varor i Kombinerade nomenklaturen

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 av den 9 oktober 2013 om fastställande av en tullkodex för unionen ⁽¹⁾, särskilt artiklarna 57.4 och 58.2, och

av följande skäl:

- (1) För att säkerställa en enhetlig tillämpning av Kombinerade nomenklaturen, som är en bilaga till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 ⁽²⁾, är det nödvändigt att anta bestämmelser för klassificering av de varor som avses i bilagan till den här förordningen.
- (2) I förordning (EEG) nr 2658/87 fastställs allmänna bestämmelser för tolkningen av Kombinerade nomenklaturen. Dessa bestämmelser gäller också för varje annan nomenklatur som helt eller delvis grundar sig på denna eller som inför underuppdelningar i den och som har upprättats genom särskilda unionsbestämmelser för tillämpningen av tulltaxebestämmelser eller andra åtgärder för varuhandeln.
- (3) Enligt dessa allmänna bestämmelser bör de varor som beskrivs i kolumn 1 i tabellen i bilagan klassificeras enligt motsvarande KN-nummer i kolumn 2 i enlighet med den motivering som anges i kolumn 3.
- (4) Bindande klassificeringsbesked som har utfärdats för de varor som omfattas av denna förordning men som inte stämmer överens med reglerna i denna förordning bör under en viss period kunna återopas av innehavaren i enlighet med artikel 34.9 i förordning (EU) nr 952/2013. Denna period bör vara tre månader.
- (5) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från tullkodexkommittén.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De varor som beskrivs i kolumn 1 i tabellen i bilagan ska i Kombinerade nomenklaturen klassificeras enligt motsvarande KN-nummer i kolumn 2 i tabellen.

Artikel 2

Bindande klassificeringsbesked som inte stämmer överens med reglerna i denna förordning får under en period på tre månader från den dag då denna förordning träder i kraft fortfarande återopas i enlighet med artikel 34.9 i förordning (EU) nr 952/2013.

⁽¹⁾ EUT L 269, 10.10.2013, s. 1.

⁽²⁾ Rådets förordning (EEG) nr 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan (EGT L 256, 7.9.1987, s. 1).

Artikel 3

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 15 maj 2020.

På kommissionens vägnar
För ordföranden
Philip KERMODE
Tillförordnad generaldirektör
Generaldirektoratet för skatter och tullar

BILAGA

Varubeskrivning	Klassificering (KN-nummer)	Motivering
(1)	(2)	(3)
<p>En artikel i form av en ihålig boll, gjord av garn, av remsor o.d. enligt nr 5404 eller 5405, med en liten rund öppning som omges av en mjuk plastlamell som gör det möjligt att placera den på t.ex. en elektrisk kabel med lampor (s.k. ljusslinga).</p> <p>Artikelns finns i olika färger och storlekar och importeras som en separat artikel. Den är utformad för att användas som en dekoration, separat eller tillsammans med t.ex. ljusslingor.</p> <p>(Se bild) (*)</p>	5609 00 00	<p>Klassificering på grundval av den allmänna bestämmelsen 1 för tolkning av Kombinerade nomenklaturen, anmärkningarna 7 f och 8 a till avdelning XI samt texten till KN-nummer 5609 00 00.</p> <p>Klassificering enligt KN-nummer 9405 99 00 som en del (en lampskärm) till en elektrisk belysningsarmatur, inte nämnd eller inbegripen någon annanstans, är utesluten därför att artikelns inte genom sin form eller sina specifika egenskaper kan identifieras som en del som är helt eller i huvudsak utformad för att användas med en elektrisk belysningsarmatur (se även de förklarande anmärkningarna till Harmoniserade systemet, kapitel 94, Delar). Artikelns är utformad för att användas antingen med olika lampor, med andra dekorativa artiklar eller endast som en separat inomhusdekoration.</p> <p>Artikelns ska därför klassificeras efter det ingående materialet enligt KN-nummer 5609 00 00 som varor av garn, av remsor o.d. enligt nr 5404 eller 5405, eller av surrningsgarn eller tågvirke, inte nämnda eller inbegripna någon annanstans.</p>

(*) Bilden återges uteslutande i informationssyfte.



KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2020/725
av den 26 maj 2020
om klassificering av vissa varor i Kombinerade nomenklaturen

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 av den 9 oktober 2013 om fastställande av en tullkodex för unionen ⁽¹⁾, särskilt artiklarna 57.4 och 58.2, och

av följande skäl:

- (1) För att säkerställa en enhetlig tillämpning av Kombinerade nomenklaturen, som är en bilaga till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 ⁽²⁾, är det nödvändigt att anta bestämmelser för klassificering av de varor som avses i bilagan till den här förordningen.
- (2) I förordning (EEG) nr 2658/87 fastställs allmänna bestämmelser för tolkningen av Kombinerade nomenklaturen. Dessa bestämmelser gäller också för varje annan nomenklatur som helt eller delvis grundar sig på denna eller som inför underuppdelningar i den och som har upprättats genom särskilda unionsbestämmelser för tillämpningen av tulltaxebestämmelser eller andra åtgärder för varuhandeln.
- (3) Enligt dessa allmänna bestämmelser bör de varor som beskrivs i kolumn 1 i tabellen i bilagan klassificeras enligt motsvarande KN-nummer i kolumn 2 i enlighet med den motivering som anges i kolumn 3.
- (4) Bindande klassificeringsbesked som har utfärdats för de varor som omfattas av denna förordning men som inte stämmer överens med reglerna i denna förordning bör under en viss period kunna återopas av innehavaren i enlighet med artikel 34.9 i förordning (EU) nr 952/2013. Denna period bör vara tre månader.
- (5) Tullkodexkommittén har inte yttrat sig inom den tid som dess ordförande har bestämt.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De varor som beskrivs i kolumn 1 i tabellen i bilagan ska i Kombinerade nomenklaturen klassificeras enligt motsvarande KN-nummer i kolumn 2 i tabellen.

Artikel 2

Bindande klassificeringsbesked som inte stämmer överens med reglerna i denna förordning får under en period på tre månader från den dag då denna förordning träder i kraft fortfarande återopas i enlighet med artikel 34.9 i förordning (EU) nr 952/2013.

⁽¹⁾ EUT L 269, 10.10.2013, s. 1.

⁽²⁾ Rådets förordning (EEG) nr 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan (EGT L 256, 7.9.1987, s. 1).

Artikel 3

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 26 maj 2020.

På kommissionens vägnar
För ordföranden
Philip KERMODE
Tillförordnad generaldirektör
Generaldirektoratet för skatter och tullar

BILAGA

Varubeskrivning	Klassificering (KN-nummer)	Motivering
(1)	(2)	(3)
<p>En produkt som består av följande ingredienser (viktprocent):</p> <p>kolväten (huvudsakligen paraffiniska och nafteniska) 94,4</p> <p>n-butylacetat 5,6</p> <p>Produkten presenteras för användning som sammansatt organiskt lösningsmedel för att lösa målningsfärg, lacker och tätnings- och utfyllningsmedel.</p> <p>Produkten presenteras i fat om 210 liter, i behållare om 1 000 liter och i bulk.</p>	<p>3814 00 90</p>	<p>Klassificering på grundval av de allmänna bestämmelserna 1 och 6 för tolkning av Kombinerade nomenklaturen samt texten till KN-nummer 3814 00 och 3814 00 90.</p> <p>Klassificering enligt nr 2710 är utesluten eftersom sammansatta organiska lösnings- och spädningsmedel är nämnda eller inbegripna någon annanstans (se även Förklarande anmärkningar till Kombinerade nomenklaturen för undernummer 2710 12 11–2710 19 99, punkt II. 3 h).</p> <p>Nummer 3814 omfattar sammansatta organiska lösnings- och spädningsmedel som innehåller mer än 70 viktprocent oljor erhållna ur petroleum (se även den förklarande anmärkningen till Harmoniserade systemet, nr 3814, första stycket).</p> <p>Texten till nr 3814 är mer specifik än texten till nr 2710 eftersom den inte bara omfattar produktens sammansättning utan även dess användning (se även klassificeringsuttalande 3814.00/3 till Harmoniserade systemet).</p> <p>Produkten ska därför klassificeras enligt KN-nummer 3814 00 90 som annat slag av sammansatt organiskt lösningsmedel.</p>

BESLUT

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT (EU) 2020/726

av den 27 maj 2020

om avslag på en ansökan om skydd av en geografisk beteckning i enlighet med artikel 97.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1308/2013 (Commune de Champagne [SGB])

[delgivet med nr C(2020) 3323]

(Endast den franska texten är giltig)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1308/2013 av den 17 december 2013 om upprättande av en samlad marknadsordning för jordbruksprodukter och om upphävande av rådets förordningar (EEG) nr 922/72, (EEG) nr 234/79, (EG) nr 1037/2001 och (EG) nr 1234/2007⁽¹⁾, särskilt artikel 97.4, och

av följande skäl:

- (1) Kommissionen har i enlighet med artikel 97 i förordning (EU) nr 1308/2013 kontrollerat den ansökan om skydd av namnet "Commune de Champagne" som skyddad geografisk beteckning som *Communauté de la vigne et du vin de la Commune de Champagne* i kantonen Vaud, Schweiz (nedan kallad CVVCCVDCH) och dess medlemmar (nedan kallad sökanden) lämnade in den 3 november 2015.
- (2) Som svar på kommissionens begäranden om klargöranden, framför allt om skyddet av namnet "Commune de Champagne", lämnade CVVCCVDCH in en ny version av produktspecifikationen samt en sammanfattning och ytterligare information den 1 december 2016 och den 7 april 2017.
- (3) Kommissionen konstaterade att namnet "Commune de Champagne" inte finns bland de beteckningar som förts in i det schweiziska registret över kontrollerade ursprungsbeteckningar som upprätthålls av den federala myndigheten för jordbruk (*Office Fédéral de l'Agriculture*) i enlighet med artikel 25 i den schweiziska förordningen om vinodling och import av vin (*Ordonnance sur la viticulture et l'importation du vin*), 916.140 av den 14 november 2007.
- (4) Efter att ha kontrollerat den dokumentation som CVVCCVDCH lämnat in anser kommissionen dessutom att namnet "Commune de Champagne" inte är giltigt skyddat i Schweiz. Å ena sidan måste Schweiziska edsförbundet enligt avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om handel med jordbruksprodukter⁽²⁾, särskilt artikel 8 i bilaga 7, på sitt territorium skydda namnet "Champagne" och förbehålla det viner med ursprung i Europeiska unionen. Å andra sidan konstaterar kommissionen, när det gäller artikel 32 i förordningen om viner från Vaud (*Règlement sur les vins vaudois*) av den 27 maj 2009 (kantonen Vaud, Schweiziska edsförbundet) att det är fråga om rätten att på vissa villkor ange kommunnamnet på viner med en kontrollerad ursprungsbeteckning. I den här artikeln fastställs regler för märkning av viner med en kontrollerad ursprungsbeteckning från "Bonvillars", enligt vilka det är tillåtet att ange den kommun varifrån druvorna kommer. Artikeln i sig ger inte namnet "Commune de Champagne" skydd som geografisk beteckning.
- (5) Kommissionen fastställer sålunda att sökanden inte har bevisat att det berörda namnet är giltigt skyddat i sitt ursprungsland. Villkoret i artikel 94.3 i förordning (EU) nr 1308/2013 är sålunda inte uppfyllt.
- (6) Därav följer att villkoren i avdelning II kapitel I avsnitt 2 underavsnitt 2, "Ursprungsbeteckningar och geografiska beteckningar", i förordning (EU) nr 1308/2013 inte är uppfyllda.

⁽¹⁾ EUT L 347, 20.12.2013, s. 671.

⁽²⁾ EGT L 114, 30.4.2002, s. 132.

- (7) Ansökan om skydd av namnet "Commune de Champagne" som skyddad geografisk beteckning i enlighet med artikel 97.4 i förordning (EU) nr 1308/2013 bör därför avslås.
- (8) Den åtgärd som föreskrivs i detta beslut är förenlig med yttrandet från kommittén för den samlade marknadsordningen för jordbruksprodukter.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ansökan om registrering av namnet "Commune de Champagne" avslås.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till *Communauté de la vigne et du vin de la Commune de Champagne*, kantonen Vaud, Schweiz (CVVCCVDCH).

Utfärdat i Bryssel den 27 maj 2020.

På kommissionens vägnar
Janusz WOJCIECHOWSKI
Ledamot av kommissionen

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT (EU) 2020/727**av den 29 maj 2020****om avslutande av antidumpningsförfarandet beträffande import av produkter av ändlösa glasfiberfilament med ursprung i Bahrain och Egypten**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1036 av den 8 juni 2016 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska unionen ⁽¹⁾ (nedan kallad *grundförordningen*), särskilt artikel 5, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE**1.1 Inledande**

- (1) Den 3 maj 2019 inledde Europeiska kommissionen en antidumpningsundersökning beträffande import till Europeiska unionen av produkter av ändlösa glasfiberfilament (nedan kallade *glasarmering*) med ursprung i Bahrain och Egypten (nedan kallade *de berörda länderna*), i enlighet med artikel 5 i förordning (EU) 2016/1036. Kommissionen offentliggjorde ett tillkännagivande om inledande i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽²⁾ (nedan kallat *tillkännagivandet om inledande*).
- (2) Kommissionen inledde undersökningen till följd av ett klagomål som ingavs den 21 mars 2019 av European Glass Fibre Producers Association (nedan kallat *klaganden*), såsom företrädare för tillverkare som svarar för mer än 25 % av unionens totala tillverkning. Klagomålet stöddes av tillverkare som svarar för 71 % av unionens totala tillverkning av produkter av ändlösa glasfiberfilament.

1.2 Undersökningsperiod och skadeundersökningsperiod

- (3) Undersökningen av dumpning och skada omfattade perioden från och med den 1 april 2018 till och med den 31 mars 2019 (nedan kallad *undersökningsperioden*). Undersökningen av de utvecklingstendenser som är relevanta för bedömningen av skada omfattade perioden från och med den 1 januari 2016 till och med slutet av undersökningsperioden (nedan kallad *skadeundersökningsperioden*).

1.3 Berörda parter

- (4) I tillkännagivandet om inledande uppmanades berörda parter att kontakta kommissionen för att delta i undersökningen. Dessutom underrättade kommissionen klaganden, andra kända unionstillverkare, kända exporterande tillverkare, kända importörer, leverantörer och användare, handlare samt intresseorganisationer som såvitt känt var berörda, om inledandet av undersökningen och uppmanade dem att delta.

⁽¹⁾ EUT L 176, 30.6.2016, s. 21.

⁽²⁾ EUT C 151, 3.5.2019, s. 4.

- (5) Berörda parter gavs möjlighet att lämna synpunkter på inledandet av undersökningen och att begära att bli hörda av kommissionen och/eller förhørsombudet för handelspolitiska förfaranden.

1.4 Stickprovsförfarande

- (6) I tillkännagivandet om inledande meddelade kommissionen att den kunde komma att göra ett urval av berörda parter i enlighet med artikel 17 i grundförordningen.

1.4.1 Stickprovsförfarande avseende unionstillverkare

- (7) I tillkännagivandet om inledande meddelade kommissionen att den hade gjort ett preliminärt urval av unionstillverkare. Kommissionen baserade urvalet på den största representativa tillverkningsvolym som rimligen kunde undersökas inom den tid som stod till förfogande.

- (8) Det inkom inga synpunkter på urvalet.

1.4.2 Stickprovsförfarande avseende icke-närstående importörer

- (9) För att kunna avgöra om ett stickprovsförfarande var nödvändigt och i så fall göra ett urval, bad kommissionen icke-närstående importörer att lämna de uppgifter som anges i tillkännagivandet om inledande.

- (10) Eftersom endast två icke-närstående importörer lämnade in ifyllda stickprovsformulär tillämpades inte något stickprovsförfarande.

1.4.3 Stickprovsförfarande avseende exporterande tillverkare i Bahrain och Egypten

- (11) Kommissionen använde sig inte av något stickprovsförfarande för exporterande tillverkare i Bahrain och Egypten, eftersom det endast finns en exporterande tillverkare av den berörda produkten i varje land.

1.4.4 Svar på frågeformuläret och kontrollbesök

- (12) Kommissionen skickade frågeformulär till de två exporterande tillverkarna, de tre unionstillverkare som ingick i urvalet och till två icke-närstående importörer. Ett frågeformulär skickades till de användare som önskade fylla i ett sådant i stället för att lämna in en inlägga.

- (13) Kommissionen tog emot svar på frågeformuläret från de båda exporterande tillverkarna, samtliga unionstillverkare som ingick i urvalet och de båda icke-närstående importörerna. Kommissionen tog också emot svar på frågeformuläret från två användare.

- (14) Kommissionen inhämtade och kontrollerade alla uppgifter som ansågs nödvändiga för fastställandet av dumpning, därav vållad skada och unionens intresse.

- (15) Metoden och exaktheten när det gäller de uppgifter som samlats in av klagandena för de makroekonomiska indikatorerna var föremål för ett kontrollbesök enligt artikel 16 i grundförordningen, vilket ägde rum i lokaler tillhörande klagandenas jurister.

- (16) Kontrollbesök enligt artikel 16 i grundförordningen genomfördes på plats hos följande företag:

Unionstillverkare och närstående företag:

- 3B Fibreglass, Battice, Belgien,
- Johns Manville Slovakia a.s., Trnava, Slovakien,
- European Owens Corning Fibreglass SPRL, Watermael-Boitsfort, Belgien.

Icke-närstående importörer i unionen:

- Euroresins UK Limited, Ellesmere Port, Förenade kungariket,
- Helm AG, Hamburg, Tyskland.

Icke-närstående användare i unionen:

- Polykemi, Ystad, Sverige,
- Företag A ^(⁹).

Exportörer tillverkare i Egypten och närstående företag:

- Jushi Group:
- Jushi Egypt for Fiberglass Industry S.A.E., Egypten,
- Jushi France SAS, Frankrike,
- Jushi Italia srl, Italien,
- Jushi Spain SA, Spanien.

Exportörer tillverkare i Bahrain och närstående företag:

- CPIC Group:
 - CPIC Abahsain Fiberglass W.L.L., Bahrain,
 - CPIC Europe B.V., Nederländerna.

2. BERÖRD PRODUKT OCH LIKADAN PRODUKT

2.1 Undersökt produkt

- (17) Den produkt som är föremål för denna undersökning är huggen glasfiber i längder om högst 50 mm (nedan kallad *huggen glasfiber*), roving av glasfiber, utom roving av glasfiber som har impregnerats och behandlats med ett ytskikt och har en glödningsförlust på mer än 3 % (enligt ISO-standard 1887) (nedan kallad *roving*) och mattor av glasfiberfilament, utom mattor av glasull (nedan kallade *mattor*) (nedan kallad *den undersökta produkten*). Den undersökta produkten kallas glasarmering.
- (18) Den berörda produkten är den undersökta produkten med ursprung i Bahrain och Egypten.
- (19) Den berörda produkten klassificeras för närvarande enligt KN-nummer 7019 11 00, ex 7019 12 00, 7019 31 00 (Taric-nummer 7019 12 00 22, 7019 12 00 25, 7019 12 00 26 och 7019 12 00 39).

2.2 Likadan produkt

- (20) Undersökningen visade att följande produkter har samma grundläggande fysiska, kemiska och tekniska egenskaper och samma grundläggande användningsområden:
- a) Den berörda produkten.
 - b) Den produkt som tillverkas och säljs på hemmamarknaden i Bahrain och Egypten.
 - c) Den produkt som tillverkas och säljs i unionen av unionsindustrin.
- (21) Kommissionen beslutade därför att dessa produkter inom ramen för denna undersökning är likadana produkter i den mening som avses i artikel 2 c i grundförordningen.

3. FÖRFARANDE

- (22) I en skrivelse till kommissionen av den 19 mars 2020 återkallar klaganden sitt klagomål.
- (23) Enligt artikel 9.1 i grundförordningen får förfarandet avslutas när klaganden återkallar sitt klagomål, om inte ett avslutande skulle strida mot unionens intresse.
- (24) Kommissionen ansåg att antidumpningsförfarandet borde avslutas, eftersom det inte hade framkommit något nytt inom ramen för undersökningen som tydde på att ett avslutande av förfarandet skulle strida mot unionens intresse.

⁽⁹⁾ Företag A begärde att få vara anonymt eftersom det skulle utsätta sig för en betydande risk för kommersiella motåtgärder om vissa tillverkare skulle uppfatta det som att företaget agerar på ett sätt som strider mot deras intressen.

- (25) Berörda parter har underrättats om detta och har getts tillfälle att lämna synpunkter. Kommissionen har inte mottagit några synpunkter som skulle kunna leda till slutsatsen att ett avslutande skulle strida mot unionens intresse.
- (26) Kommissionen finner därför att antidumpningsförfarandet beträffande import till unionen av glasarmering med ursprung i Bahrain och Egypten bör avslutas.
- (27) Detta beslut är förenligt med yttrandet från den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 15.1 i grundförordningen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Antidumpningsförfarandet avseende import till unionen av huggen glasfiber i längder om högst 50 mm (nedan kallad *huggen glasfiber*), roving av glasfiber, utom roving av glasfiber som har impregnerats och behandlats med ett ytskikt och har en glödgningsförlust på mer än 3 % (enligt ISO-standard 1887) (nedan kallad *roving*) och mattor av glasfiberfilament, utom mattor av glasull (nedan kallade *mattor*), med ursprung i Bahrain och Egypten, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 7019 11 00, ex 7019 12 00, 7019 31 00 (Taric-nummer 7019 12 00 22, 7019 12 00 25, 7019 12 00 26 och 7019 12 00 39) avslutas härmed.

Artikel 2

Detta beslut träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Utfärdat i Bryssel den 29 maj 2020.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT (EU) 2020/728

av den 29 maj 2020

om godkännande av den effektiva generatorfunktion som utnyttjas i 12-volts motorgeneratorer för användning i vissa personbilar och lätta nyttofordon som en innovativ teknik i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 ⁽¹⁾, särskilt artikel 11.4, och

av följande skäl:

- (1) Den 20 september 2019 lämnade tillverkarna Bayerische Motoren Werke AG, Daimler AG, FCA Italy SpA, Honda Motor Europe Ltd, Hyundai Motor Europe Technical Center GmbH, Jaguar Land Rover LTD, Automobile Citroën, Automobile Peugeot, PSA Automobiles SA, Renault, SEG Automotive Germany GmbH, Volkswagen AG, Volkswagen AG Nutzfahrzeuge och leverantören Valeo Electrification Systems en gemensam begäran i enlighet med artikel 12a i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 725/2011 ⁽²⁾ om ändring av kommissionens genomförandebeslut (EU) 2017/785 ⁽³⁾ i syfte att utvidga godkännandet av den innovativa tekniken till att användas i vissa ej externt laddbara hybridfordon (NOVC-HEV) i kategori M₁ och personbilar som kan drivas med vissa alternativa bränslen.
- (2) Den 1 oktober 2019 lämnade tillverkarna Daimler AG, FCA Italy SpA, Hyundai Motor Europe Technical Center GmbH, Jaguar Land Rover LTD, Mitsubishi Electric Corporation, Opel GmbH-PSA, Automobile Citroën, Automobile Peugeot, PSA Automobiles SA, Renault, SEG Automotive Germany GmbH, Volkswagen AG, Volkswagen AG Nutzfahrzeuge och leverantören Valeo Electrification Systems en gemensam begäran om godkännande, i enlighet med artikel 11 i förordning (EU) 2019/631, av den effektiva generatorfunktionen hos 12-volts motorgeneratorer som en innovativ teknik, när det används i vissa lätta nyttofordon, inklusive vissa ej externt laddbara hybridfordon (NOVC-HEV) och lätta nyttofordon som kan drivas med vissa alternativa bränslen.
- (3) En 12-volts motorgenerator kan fungera antingen som en elmotor som omvandlar elektrisk energi till mekanisk energi eller som en generator som omvandlar mekanisk energi till elektrisk energi, dvs. på liknande sätt som en växelströmsgenerator. Den teknik som är föremål för begäran om ändring och ansökan definieras som en effektiv generatorfunktion hos 12-volts motorgeneratorn.
- (4) Med hänsyn till att begäran om ändring och ansökan om godkännande avser samma innovativa teknik och att samma villkor gäller för dess användning i de berörda fordonskategorierna, är det lämpligt att behandla både begäran om ändring och begäran om godkännande i ett enda beslut.
- (5) Begäran om ändring och begäran om godkännande har bedömts i enlighet med artikel 11 i förordning (EU) 2019/631, genomförandeförordning (EU) nr 725/2011 och kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 427/2014 ⁽⁴⁾ samt Tekniska riktlinjer som ligger till grund för ansökningar om godkännande av innovativa

⁽¹⁾ EUT L 111, 25.4.2019, s. 13.

⁽²⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 725/2011 av den 25 juli 2011 om inrättandet av ett förfarande för godkännande och certifiering av innovativ teknik för att minska koldioxidutsläppen från personbilar i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 (EUT L 194, 26.7.2011, s. 19).

⁽³⁾ Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2017/785 av den 5 maj 2017 om godkännande av effektiva 12-volts motorgeneratorer för användning i personbilar med konventionell förbränningsmotor som en innovativ teknik för att minska koldioxidutsläppen från personbilar i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 (EUT L 118, 6.5.2017, s. 20).

⁽⁴⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 427/2014 av den 25 april 2014 om inrättandet av ett förfarande för godkännande och certifiering av innovativ teknik för att minska koldioxidutsläppen från lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011 (EUT L 125, 26.4.2014, s. 57).

teknik i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 ⁽⁵⁾ (versionen från juli 2018) ⁽⁶⁾. Både begäran om ändring och begäran om godkännande uppfyllde de formella kraven. I enlighet med artikel 11.3 i förordning (EU) 2019/631 åtföljdes de av en kontrollrapport som utförts av ett oberoende och certifierat organ.

- (6) Den effektiva generatorfunktionen hos en 12-volts motorgenerator har redan, genom genomförandebeslut (EU) 2017/785, godkänts för användning i personbilar med konventionell förbränningsmotor som en innovativ teknik som kan minska koldioxidutsläppen på ett sätt som endast delvis återspeglas av de mätningar som utförs som en del av utsläppsprovningen enligt den nya europeiska körcykel som fastställs i kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 ⁽⁷⁾. Bedömningen visar att den godkända miljöinnovationen kan minska koldioxidutsläppen även för andra fordonskategorier under samma förutsättningar.
- (7) Sökandena har närmare bestämt visat att den effektiva generatorfunktionen hos en 12-volts motorgenerator kan minska utsläppen av koldioxid i lätta nyttofordon med konventionella förbränningsmotorer på samma sätt som i personbilar med samma typ av drivlina.
- (8) Vad gäller ej externt laddbara hybridfordon i kategorierna M₁ och N₁ för vilka okorrigerade uppmätta bränsleförbruknings- och koldioxidutsläppsvärden får användas i enlighet med punkt 5.3.2 i bilaga 8 till FN/ECE:s föreskrift nr 101 ⁽⁸⁾, är det lämpligt att vid tillämpningen av detta beslut likställa dem med fordon i kategorierna M₁ och N₁ som drivs av konventionella förbränningsmotorer.
- (9) Sökandena har visat att den testmetod som fastställs i genomförandebeslut (EU) 2017/785 för provning av koldioxidminskning genom användning av en effektiv generatorfunktion hos 12-volts motorgeneratorer i personbilar med konventionell förbränningsmotor är lämplig för att fastställa sådana minskningar genom användning av tekniken i lätta nyttofordon samt i vissa ej externt laddbara hybridfordon i kategorierna M₁ och N₁.
- (10) Sökandena har begärt att tillämpningsområdet för detta beslut, på grund av den ökande andelen personbilar och lätta nyttofordon som kan drivas med LPG (motorgas), CNG (komprimerad naturgas) eller E85, även bör omfatta sådana fordon, och att vissa faktorer i testmetoden därför bör justeras i enlighet med detta.
- (11) Sett till den begränsade tillgången till E85 på unionsmarknaden som helhet är det dock inte lämpligt att särskilja detta bränsle från bensin vad gäller testmetoden.
- (12) När det gäller tillägget av ett inkörningsförfarande för motorgeneratorn i provningsmetoden fastställs i ansökan dock inte tillräckligt precisa uppgifter för hur ett sådant inkörningsförfarande ska utföras eller hur inkörningseffekterna ska beaktas. Dessutom ingår redan som en integrerad del av de provningsmetoder som fastställs i genomförandebeslut (EU) 2017/785 att sådana effekter, om nödvändigt, kan beaktas genom kravet på att verkningsgraden för motor-generatorns generatorfunktion måste mätas minst fem gånger. Eftersom verkningsgraden för motor-generatorns generatorfunktion fastställs på grundval av medelvärdet av mätresultaten, bör eventuella inkörnings-effekter, positiva eller negativa, därför beaktas i tillräcklig utsträckning vid det slutliga fastställandet av verkningsgraden, om nödvändigt genom fler mätningar. Mot denna bakgrund är det inte lämpligt att komplettera provningsmetoden med ett ytterligare särskilt inkörningsförfarande som föreslås i ansökningarna.
- (13) Med hänsyn till ovanstående överväganden bör den testmetod som föreskrivs i genomförandebeslut (EU) 2017/785, med tillägg av vissa bränslespecifika faktorer, också anses lämplig för att fastställa de koldioxidminskningar som kan uppnås med den innovativa tekniken när den används i fordon i kategori N₁ som drivs av förbränningsmotorer, i ej externt laddbara hybridfordon i kategorierna M₁- och N₁ samt i fordon i kategorierna M₁- och N₁ som kan drivas med vissa alternativa bränslen.

⁽⁵⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon (EUT L 140, 5.6.2009, s. 1).

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

⁽⁷⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 av den 18 juli 2008 om genomförande och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 199, 28.7.2008, s. 1).

⁽⁸⁾ Föreskrift nr 101 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE) – Enhetliga bestämmelser för typgodkännande av personbilar som endast drivs med förbränningsmotor eller är hybrideldrivna med avseende på mätning av utsläpp av koldioxid och av bränsleförbrukning och/eller mätning av elenergiförbrukning samt deras räckvidd med eldrift samt av fordon i kategorierna M₁ och N₁ som endast drivs med el med avseende på mätning av elenergiförbrukning samt deras räckvidd med eldrift (EUT L 138, 26.5.2012, s. 1).

- (14) Tillverkarna bör ha möjlighet att ansöka hos en typgodkännandemyndighet om certifiering av koldioxidminskningar genom användning av innovativ teknik om villkoren i detta beslut är uppfyllda. Tillverkarna bör för detta ändamål säkerställa att ansökan om certifiering åtföljs av en kontrollrapport från ett oberoende kontrollorgan som bekräftar att den innovativa tekniken uppfyller villkoren i detta beslut och att minskningarna har fastställts i enlighet med den testmetod som anges i detta beslut.
- (15) För att underlätta en bredare användning av den innovativa tekniken i nya fordon bör en tillverkare också ha möjlighet att lämna in en enda ansökan, omfattande flera 12-volts motorgeneratorer, om certifiering av koldioxidminskningen från de effektiva generatorfunktionerna. När denna möjlighet utnyttjas bör man emellertid säkerställa att en mekanism tillämpas som uppmuntrar till användning av endast de motorgeneratorer som erbjuder den högsta verkningsgraden.
- (16) Det är typgodkännandemyndighetens ansvar att noggrant kontrollera att de villkor för certifiering av koldioxidminskningar från användning av en innovativ teknik som anges i detta beslut uppfylls. Om certifikat utfärdas bör den behöriga typgodkännandemyndigheten se till att alla uppgifter som beaktas för certifieringen registreras i en provningsrapport som förvaras tillsammans med kontrollrapporten och att denna information på begäran görs tillgänglig för kommissionen.
- (17) För fastställandet av den allmänna miljöinnovationskod som ska användas i relevanta typgodkännandedokument i enlighet med bilagorna I, VIII och IX till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG⁽⁹⁾ ska den innovativa tekniken tilldelas en enskild kod.
- (18) Från och med 2021 ska tillverkarnas efterlevnad av sina specifika utsläppsmål för koldioxid bestämmas på grundval av de koldioxidutsläpp som fastställs i enlighet med det globalt harmoniserade provningsförfarandet för lätta fordon (WLTP, *Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure*) som beskrivs i kommissionens förordning (EU) 2017/1151⁽¹⁰⁾. Koldioxidminskningar från den innovativa teknik som certifierats med hänvisning till detta beslut får därför tas i beaktande vid beräkningen av tillverkarnas genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp endast för kalenderåret 2020.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Innovativ teknik

Den effektiva generatorfunktion som används i en 12-volts motorgenerator, i enlighet med vad som avses i genomförandebeslut (EU) 2017/785, godkänns som en innovativ teknik i den mening som avses i artikel 11 i förordning (EU) 2019/631, med beaktande av att den endast delvis omfattas av det standardiserade provningsförfarande som anges i förordning (EG) nr 692/2008 och förutsatt att följande villkor är uppfyllda:

- a) Den innovativa tekniken används i lätta nyttofordon (N_1) försedda med förbränningsmotorer som drivs med bensin, diesel, LPG, CNG eller E-85, eller i ej externt laddbara hybridfordon i kategori M_1 eller N_1 som uppfyller kraven i punkt 5.3.2.3 i bilaga 8 till föreskrift nr 101 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE:s föreskrift nr 101).
- b) Generatorfunktionens verkningsgrad, fastställd i enlighet med den metod som anges i bilagan, är minst
- i) 73,8 % för icke turboladdade bensin- eller E85-drivna fordon,
 - ii) 73,4 % för turboladdade bensin- eller E85-drivna fordon,
 - iii) 74,2 % för dieseldrivna fordon,

⁽⁹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (ramdirektiv) (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Kommissionens förordning (EU) 2017/1151 av den 1 juni 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 och kommissionens förordning (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av förordning (EG) nr 692/2008 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 1).

- iv) 74,6 % för icke turboladdade LPG-drivna fordon,
- v) 74,1 % för turboladdade LPG-drivna fordon,
- vi) 76,3 % för icke turboladdade CNG-drivna fordon,
- vii) 75,7 % för turboladdade CNG-drivna fordon.

Artikel 2

Referensteknik

Referenstekniken ska vara en växelströmgenerator med en vikt på högst 7 kg och en verkningsgrad på 67 %.

Artikel 3

Ansökan om certifiering av koldioxidminskning

1. En tillverkare får ansöka hos en typgodkännandemyndighet om certifiering av koldioxidminskningen från användningen av den teknik som godkänts i enlighet med artikel 1 (nedan kallad *den innovativa tekniken*) i en eller flera effektiva 12-volts motorgeneratorer med hänvisning till detta beslut.
2. Tillverkaren ska säkerställa att ansökan om certifiering åtföljs av en kontrollrapport från ett oberoende och certifierat organ som bekräftar att de villkor som anges i artikel 1 är uppfyllda.
3. Om koldioxidminskningen har certifierats i enlighet med artikel 3 ska tillverkaren säkerställa att den certifierade minskningen och den miljöinnovationskod som avses i artikel 5.1 anges i intyget om överensstämmelse för de berörda fordonen.

Artikel 4

Certifiering av koldioxidminskning

1. Typgodkännandemyndigheten ska säkerställa att de koldioxidminskningar som uppnås genom användningen av den innovativa tekniken har fastställts med hjälp av den metod som anges i bilagan.
2. Om en tillverkare ansöker om certifiering av den koldioxidminskning som uppnås med hjälp av den innovativa tekniken i mer än en effektiv 12-volts motorgenerator för en fordonsversion, ska typgodkännandemyndigheten fastställa vilken av de provade effektiva 12-volts motorgeneratorerna som ger den lägsta koldioxidminskningen. Detta värde ska användas för tillämpningen av punkt 4.
3. Om den innovativa tekniken används i ett tvåbränslefordon eller flexbränslefordon ska godkännandemyndigheten registrera koldioxidminskningen enligt följande:
 - a) För tvåbränslefordon som drivs med bensin och gasformiga bränslen: koldioxidminskningsvärdet för LPG- eller CNG-bränslen.
 - b) För flexbränslefordon som drivs med bensin och E85: koldioxidminskningsvärdet för bensin.
4. Typgodkännandemyndigheten ska registrera de certifierade koldioxidminskningar som fastställs i enlighet med punkt 1 och 2 och den miljöinnovationskod som avses i artikel 5.1 i relevant typgodkännandedokumentation.
5. Typgodkännandemyndigheten ska registrera alla uppgifter som beaktas för certifieringen i en provningsrapport och förvara denna tillsammans med den kontrollrapport som avses i artikel 3.2 och ska på begäran göra denna information tillgänglig för kommissionen.
6. Typgodkännandemyndigheten ska enbart certifiera koldioxidminskningar om den anser att den innovativa tekniken uppfyller villkoren i artikel 1 och om de uppnådda koldioxidminskningarna är 1 g CO₂/km eller högre, i enlighet med artikel 9.1 a i genomförandeförordning (EU) nr 725/2011 för personbilar eller i enlighet med artikel 9.1 a i genomförandeförordning (EU) nr 427/2014 för lätta nyttofordon.

*Artikel 5***Miljöinnovationskod**

1. Den innovativa teknik som godkänns genom detta beslut tilldelas miljöinnovationskod 30.
2. De certifierade koldioxidminskningar som registrerats med denna miljöinnovationskod får enbart beaktas vid beräkningen av en tillverkares genomsnittliga specifika utsläpp under kalenderåret 2020.

*Artikel 6***Ikraftträdande**

Detta beslut träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Utfärdat i Bryssel den 29 maj 2020.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande

—

BILAGA

**METOD FÖR ATT FASTSTÄLLA DEN KOLDIOXIDMINSKNING SOM KAN UPPNÅS MED EN
EFFEKTIV GENERATORFUNKTION I 12-VOLTS MOTORGENERATORER FÖR ANVÄNDNING I
VISSA PERSONBILAR OCH LÄTTA NYTTOFORDON**

1. INLEDNING

För att fastställa de minskningar av koldioxidutsläpp som kan tillskrivas en effektiv generatorfunktion i en 12-volts motorgenerator (nedan kallad *den innovativa tekniken*) för användning i vissa personbilar (M_1) och lätta nyttofordon (N_1) som uppfyller villkoren i artikel 1, är det nödvändigt att fastställa följande:

- 1) Provningsförhållanden.
- 2) Provningsutrustning.
- 3) Bestämning av maximal uteffekt.
- 4) Beräkning av koldioxidminskningen.
- 5) Beräkning av koldioxidminskningens statistiska felmarginal.

2. SYMBOLER, PARAMETRAR OCH ENHETER

Symboler

C_{CO_2}	—	Koldioxidminskning [g CO ₂ /km]
CO ₂	—	Koldioxid
CF	—	Omräkningsfaktor enligt tabell 3
H	—	Frekvens enligt tabell 1
I	—	Den strömstyrka vid vilken mätningen ska utföras [A]
M	—	Antal mätningar av provexemplaret
M	—	Vridmoment [Nm]
N	—	Rotationsvarvtal [min ⁻¹] enligt tabell 1
P	—	Effekt [W]
$S_{\eta_{MG}}$	—	Standardavvikelse för verkningsgraden hos generatorfunktionen hos 12-volts motorgeneratoren (nedan kallad <i>motorgeneratorns verkningsgrad</i>) [%]
$\overline{S_{\eta_{MG}}}$	—	Standardavvikelse för motorgeneratorns genomsnittliga verkningsgrad [%]
$S_{C_{CO_2}}$	—	Standardavvikelse för den totala koldioxidminskningen [g CO ₂ /km]
U	—	Provspänning då mätningen ska utföras [V]
V	—	Genomsnittshastighet enligt den nya europeiska körcykeln (NEDC) [km/tim]
V_{Pe}	—	Förbrukning för verksam effekt enligt tabell 2
$\frac{\partial C_{CO_2}}{\partial \eta_{MG}}$	—	Känslighet för den beräknade koldioxidminskningen i relation till motorgeneratorns verkningsgrad
Δ	—	Skillnad
η_B	—	Referensgeneratorns verkningsgrad [%]
η_{MG}	—	Motorgeneratorns verkningsgrad [%]
$\overline{\eta_{MG_i}}$	—	Motorgeneratorns genomsnittliga verkningsgrad vid driftspunkten i [%]

Indexbeteckningar

Index i avser driftspunkt

Index j avser mätningen av provexemplaret

MG	—	Motorgenerator
M	—	Mekanisk effekt
RW	—	Vid verkliga förhållanden
TA	—	Vid typgodkännandeförhållanden
B	—	Referensvärde

3. FASTSTÄLLANDE AV VERKNINGSGRADEN

Motorgeneratorns verkningsgrad ska fastställas i enlighet med ISO 8854:2012, med undantag för vad som anges i denna punkt.

Bevis ska lämnas till typgodkännandemyndigheten för att 12-volts motorgeneratorns varvtalsområden överensstämmer med dem som anges i tabell 1. Mätningarna ska utföras vid olika driftspunkter, enligt tabell 1. Motorgeneratorns strömstyrka ska definieras som hälften av märkströmmen för alla driftspunkter. För varje varvtal ska motorgeneratorns spänning och utström hållas konstant på 14,3 volt.

Tabell 1

Driftspunkt i	Hålltid [s]	Rotationsvarvtal n_i [min^{-1}]	Frekvens 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

Verkningsgraden vid respektive driftspunkt ska beräknas i enlighet med följande formel 1:

Formel 1

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

Alla mätningar av verkningsgraden ska utföras minst fem (5) gånger i följd. Genomsnittet av mätningarna vid varje driftspunkt ($\overline{\eta}_{MG_i}$) ska beräknas.

Motorgeneratorns verkningsgrad (η_{MG}) ska beräknas i enlighet med följande formel 2:

Formel 2

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

Motorgeneratorn ger besparingar i mekanisk effekt under verkliga förhållanden (ΔP_{mRW}) och under typgodkännandeförhållanden (ΔP_{mTA}). Skillnaden mellan dessa båda värden (ΔP_m) beräknas enligt formel 3.

Formel 3

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

där ΔP_{mRW} ska beräknas enligt formel 4 och ΔP_{mTA} enligt formel 5.

Formel 4

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

Formel 5

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

där

P_{RW} : Effektbehov under verkliga förhållanden [W], som är 750 W.

P_{TA} : Effektbehov under typgodkännandeförhållanden [W], som är 350 W.

η_B : Referensgeneratorns verkningsgrad [%], som är 67 %.

4. BERÄKNING AV KOLDIOXIDMINSKNINGEN

Koldioxidminskningen på grund av generatorfunktionen i en 12-volts motorgenerator ska beräknas enligt formel 6.

Formel 6

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

där:

v : Genomsnittshastighet enligt NEDC (km/tim), som är 33,58 km/tim.

V_{Pe} : Förbrukning för verksam effekt enligt tabell 2.

CF : Omräkningsfaktor enligt tabell 3.

Tabell 2

Förbrukning för verksam effekt

Typ av motor	Förbrukning för verksam effekt (V_{Pe}) [l/kWh]
Bensin//E85	0,264
Bensin/E85, med turbo	0,280
Diesel	0,220
LPG	0,342
LPG, med turbo	0,363
	Förbrukning för verksam effekt (V_{Pe}) [m ³ /kWh]
CNG (G20)	0,259
CNG (G20) med turbo	0,275

Tabell 3

Bränsleomräkningsfaktor

Typ av bränsle	Omräkningsfaktor (CF) [g CO ₂ /l]
Bensin/E85	2 330
Diesel	2 640
LPG	1 629
	Omräkningsfaktor (CF) [g CO ₂ /m ³]
CNG (G20)	1 795

5. BERÄKNING AV DET STATISTISKA FELET

De statistiska fel i provningsmetodens resultat som orsakas av mätningarna ska kvantifieras. För varje driftspunkt ska standardavvikelsen beräknas enligt följande formel 7:

Formel 7

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

Standardavvikelsen för verkningsgraden ($s_{\eta_{MG}}$) hos 12-volts motorgeneratoren ska beräknas enligt följande formel 8:

Formel 8

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

Standardavvikelsen för motorgenerators verkningsgrad ($s_{\eta_{MG}}$) leder till ett fel i koldioxidminskningsvärdet (s_{CO_2}). Detta fel ska beräknas enligt formel 9:

Formel 9

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

6. STATISTISK SIGNIFIKANS

Det ska påvisas för varje typ, variant och version av ett fordon utrustat med den innovativa tekniken att fel i de koldioxidminskningar som beräknas med formel 9 inte är större än skillnaden mellan den totala koldioxidminskningen och det tröskelvärde för minsta besparing som anges i artikel 9.1 a i genomförandeförordningarna (EU) nr 725/2011 och (EU) nr 427/2014 (se formel 10).

Formel 10

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

där:

MT: Tröskelvärde för minsta besparing [g CO₂/km]

C_{CO₂}: Total koldioxidminskning [g CO₂/km]

S_{CO₂}: Standardavvikelse för den totala koldioxidminskningen [g CO₂/km]

ΔCO_{2m}: Koldioxidkorrigeringsfaktor på grund av den positiva skillnaden i vikt (Δm) mellan motorgeneratoren och referensgeneratoren, beräknad enligt tabell 4

Tabell 4

Koldioxidkorrigeringsfaktor på grund av extra vikt

Typ av bränsle	Koldioxidkorrigeringsfaktor (ΔCO _{2m})
Bensin/E85	0,0277 · Δm
Diesel	0,0383 · Δm
LPG	0,0251 · Δm
CNG	0,0209 · Δm

I denna tabell är Δm den extra vikt som tillkommer på grund av installationen av den effektiva 12-volts motorgeneratoren. Den extra vikten är den positiva skillnaden i vikt mellan den effektiva 12-volts motorgeneratoren och referensgeneratoren. Referensgeneratorns vikt är 7 kg. Denna extra vikt ska kontrolleras och bekräftas i den kontrollrapport som ska lämnas till typgodkännandemyndigheten tillsammans med ansökan om certifiering.

7. 12-VOLTS MOTORGENERATOR MED EN EFFEKTIV GENERATORFUNKTION FÖR ANVÄNDNING I PERSONBILAR OCH LÄTTA NYTTOFORDON

Typgodkännandemyndigheten ska intyga koldioxidminskningarna på grundval av mätningar av 12-volts motorgeneratoren och referensgeneratoren med hjälp av den testmetod som anges i denna bilaga. Om koldioxidminskningen underskrider det tröskelvärde som anges i artikel 9.1 a i genomförandeförordning (EU) nr 725/2011 eller genomförandeförordning (EU) nr 427/2014 ska artikel 11.2 andra stycket i de förordningarna tillämpas.

ISSN 1977-0820 (elektronisk utgåva)
ISSN 1725-2628 (pappersutgåva)



Europeiska unionens publikationsbyrå
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

SV