



Dansk udgave

Retsforskrifter

62. årgang

1. juli 2019

Indhold

II Ikke-lovgivningsmæssige retsakter

INTERNATIONALE AFTALER

- ★ Meddelelse om datoen for ikrafttrædelsen af traktaten om oprettelse af et transportfællesskab 1

AFGØRELSER

- ★ Den Udenrigs- og Sikkerhedspolitiske Komité's afgørelse (FUSP) 2019/1112 af 12. juni 2019 om udnævnelse af den øverstbefalende for EU-styrken i Den Europæiske Unions militæroperation i det sydlige centrale Middelhavsområde (EUNAVFOR MED operation SOPHIA) og om ophævelse af afgørelse (FUSP) 2018/1219 (EUNAVFOR MED/1/2019) 2
- ★ Den Udenrigs- og Sikkerhedspolitiske Komité's afgørelse (FUSP) 2019/1113 af 19. juni 2019 om udnævnelse af den øverstbefalende for EU-missionsstyrken for Den Europæiske Unions militære FSFP-uddannelsesmission i Den Centralafrikanske Republik (EUTM RCA) (EUTM RCA/1/2019) 4
- ★ Rådets afgørelse (FUSP) 2019/1114 af 28. juni 2019 om ændring af afgørelse 2013/354/FUSP om Den Europæiske Unions politimission i de palæstinensiske områder (EUPOL COPPS) 5
- ★ Rådets afgørelse (FUSP) 2019/1115 af 28. juni 2019 om ændring af fælles aktion 2005/889/FUSP om oprettelse af en EU-grænsebistandsmission ved grænseovergangen i Rafah (EU BAM Rafah) 6
- ★ Kommissionens afgørelse (EU) 2019/1116 af 19. december 2017 om statsstøtte SA.33829 (2012/C) Maltas tonnagebeskatningsordning og andre statsforanstaltninger for shippingvirksomheder og deres aktionærer (meddelt under nummer C(2017) 8734)⁽¹⁾ 7
- ★ Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/1117 af 24. juni 2019 om ændring af beslutning 2007/305/EF, 2007/306/EF og 2007/307/EF for så vidt angår ændring af adressaten i beslutningerne (meddelt under nummer C(2019) 4523) 59

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst.

DA

De akter, hvis titel er trykt med magre typer, er løbende retsakter inden for landbrugspolitikken og har normalt en begrænset gyldighedsperiode.

Titlen på alle øvrige akter er trykt med fede typer efter en asterisk.

- ★ **Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/1118 af 27. juni 2019 om det grænseoverskridende Seine-Schelde-projekt i hovednetkorridorerne Nordsøen-Middelhavet og Atlanterhavet (meddelt under nummer C(2019) 4561)** 61
- ★ **Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/1119 af 28. juni 2019 om godkendelse af effektive udvendige lysfunktioner, som anvender lysemitterende dioder (LED), til brug i køretøjer med intern forbrændingsmotor og i hybride elkøretøjer med ikke-ekstern opladning som en innovativ teknologi til reduktion af CO₂-emissioner fra nye personbiler i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 ⁽¹⁾** 67

RETSAKTER VEDTAGET AF ORGANER OPRETTET VED INTERNATIONALE AFTALER

- ★ **Regulativ nr. 136 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelse af køretøjer i klasse L for så vidt angår specifikke krav til det elektriske fremdriftssystem [2019/1120]** 80

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst.

II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

INTERNATIONALE AFTALER

Meddelelse om datoen for ikrafttrædelsen af traktaten om oprettelse af et transportfællesskab

Traktaten om oprettelse af et transportfællesskab ⁽¹⁾, undertegnet af Den Europæiske Union og seks sydøsteuropæiske partnere mellem den 12. juli (Trieste) og den 9. oktober 2017 (Bruxelles), trådte i kraft den 1. maj 2019 i overensstemmelse med artikel 41, stk. 2. Alle parter har ratificeret eller godkendt den.

⁽¹⁾ Traktaten er offentliggjort i EUT L 278 af 27.10.2017, s. 3.

AFGØRELSER

DEN UDENRIGS- OG SIKKERHEDSPOLITISKE KOMITÉS AFGØRELSE (FUSP) 2019/1112

af 12. juni 2019

om udnævnelse af den øverstbefalende for EU-styrken i Den Europæiske Unions militæroperation i det sydlige centrale Middelhavsområde (EUNAVFOR MED operation SOPHIA) og om ophævelse af afgørelse (FUSP) 2018/1219 (EUNAVFOR MED/1/2019)

DEN UDENRIGS- OG SIKKERHEDSPOLITISKE KOMITÉ HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Union, særlig artikel 38,

under henvisning til Rådets afgørelse (FUSP) 2015/778 af 18. maj 2015 om Den Europæiske Unions militæroperation i det sydlige centrale Middelhavsområde (EUNAVFOR MED operation SOPHIA) ⁽¹⁾, særlig artikel 6, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I henhold til artikel 6, stk. 1, i afgørelse (FUSP) 2015/778 bemyndigede Rådet Den Udenrigs- og Sikkerhedspolitiske Komité (PSC) til at træffe afgørelser om udnævnelse af den øverstbefalende for EU-styrken for EUNAVFOR MED operation SOPHIA (»øverstbefalende for EU-styrken«).
- (2) Den 23. august 2018 vedtog PSC afgørelse (FUSP) 2018/1219 ⁽²⁾, hvorved kontreadmiral (LH) Stefano TURCHETTO udnævntes til øverstbefalende for EU-styrken.
- (3) Den øverstbefalende for EU-operationen for EUNAVFOR MED operation SOPHIA har indstillet, at kontreadmiral (LH) Ettore SOCCI udnævnes som efterfølger for kontreadmiral (LH) Stefano TURCHETTO som ny øverstbefalende for EU-styrken fra den 12. juni 2019.
- (4) Den Europæiske Unions Militærkomité gav den 5. juni 2019 sin støtte til denne indstilling.
- (5) Afgørelse (FUSP) 2018/1219 bør ophæves.
- (6) I medfør af artikel 5 i protokol nr. 22 om Danmarks stilling, der er knyttet som bilag til traktaten om Den Europæiske Union og til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, deltager Danmark ikke i udarbejdelsen og gennemførelsen af Unionens afgørelser og aktioner, som har indvirkning på forsvarsområdet

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Kontreadmiral (LH) Ettore SOCCI udnævnes herved til øverstbefalende for EU-styrken i Den Europæiske Unions militæroperation i det sydlige centrale Middelhavsområde (EUNAVFOR MED operation SOPHIA) med virkning fra den 12. juni 2019.

Artikel 2

Afgørelse (FUSP) 2018/1219 ophæves herved.

⁽¹⁾ EUT L 122 af 19.5.2015, s. 31.

⁽²⁾ Den Udenrigs- og Sikkerhedspolitiske Komité's afgørelse (FUSP) 2018/1219 af 23. august 2018 om udnævnelse af den øverstbefalende for EU-styrken i Den Europæiske Unions militæroperation i det sydlige centrale Middelhavsområde (EUNAVFOR MED operation SOPHIA) og om ophævelse af afgørelse (FUSP) 2017/2432 (EUNAVFOR MED/1/2018) (EUT L 226 af 7.9.2018, s. 5).

Artikel 3

Denne afgørelse træder i kraft den 12. juni 2019.

Udfærdiget i Bruxelles, den 12. juni 2019.

På Den Udenrigs- og Sikkerhedspolitiske Komités vegne
S. FROM-EMMESBERGER
Formand

DEN UDENRIGS- OG SIKKERHEDSPOLITISKE KOMITÉ'S AFGØRELSE (FUSP) 2019/1113**af 19. juni 2019****om udnævnelse af den øverstbefalende for EU-missionsstyrken for Den Europæiske Unions militære FSFP-uddannelsesmission i Den Centralafrikanske Republik (EUTM RCA) (EUTM RCA/1/2019)**

DEN UDENRIGS- OG SIKKERHEDSPOLITISKE KOMITÉ HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Union, særlig artikel 38,

under henvisning til Rådets afgørelse (FUSP) 2016/610 af 19. april 2016 om Den Europæiske Unions militære FSFP-uddannelsesmission i Den Centralafrikanske Republik (EUTM RCA) ⁽¹⁾, særlig artikel 5, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved afgørelse (FUSP) 2016/610 bemyndigede Rådet Den Udenrigs- og Sikkerhedspolitiske Komité (PSC) til i overensstemmelse med artikel 38 i traktaten om Den Europæiske Union at træffe de relevante afgørelser vedrørende den politiske kontrol med og den strategiske ledelse af EUTM RCA, herunder afgørelser om udnævnelse af efterfølgende øverstbefalende for EU-missionen.
- (2) Den 19. december 2017 vedtog PSC afgørelse (FUSP) 2017/2439 ⁽²⁾ om udnævnelse af brigadegeneral Hermínio TEODORO MAIO til øverstbefalende for EU-missionen EUTM RCA.
- (3) Den 15. maj 2019 henstillede Den Europæiske Unions Militærkomité at godkende indstillingen af brigadegeneral Eric PELTIER som efterfølger for brigadegeneral Hermínio TEODORO MAIO som øverstbefalende for EU-missionen EUTM RCA fra den 8. juli 2019.
- (4) I medfør af artikel 5 i protokol nr. 22 om Danmarks stilling, der er knyttet som bilag til traktaten om Den Europæiske Union og til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, deltager Danmark ikke i udarbejdelsen og gennemførelsen af Unionens afgørelser og aktioner, som har indvirkning på forsvarsområdet

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Brigadegeneral Éric PELTIER udnævnes herved til øverstbefalende for EU-missionen for Den Europæiske Unions militære FSFP-uddannelsesmission i Den Centralafrikanske Republik (EUTM RCA) fra den 8. juli 2019.

Artikel 2

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen.

Udfærdiget i Bruxelles, den 19. juni 2019.

På Den Udenrigs- og Sikkerhedspolitiske Komité's vegne

S. FROM-EMMERSBERGER

Formand⁽¹⁾ EUT L 104 af 20.4.2016, s. 21.⁽²⁾ Den Udenrigs- og Sikkerhedspolitiske Komité's afgørelse (FUSP) 2017/2439 af 19. december 2017 om udnævnelse af den øverstbefalende for EU-missionsstyrken for Den Europæiske Unions militære FSFP-uddannelsesmission i Den Centralafrikanske Republik (EUTM RCA) (EUTM RCA/4/2017) (EUT L 344 af 23.12.2017, s. 40).

RÅDETS AFGØRELSE (FUSP) 2019/1114**af 28. juni 2019****om ændring af afgørelse 2013/354/FUSP om Den Europæiske Unions politimission i de palæstinensiske områder (EUPOL COPPS)**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Union, særlig artikel 42, stk. 4, og artikel 43, stk. 2,
under henvisning til forslag fra Unionens højtstående repræsentant for udenrigsanliggender og sikkerhedspolitik, og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den 3. juli 2013 vedtog Rådet afgørelse 2013/354/FUSP ⁽¹⁾, der videreførte Den Europæiske Unions politimission i de palæstinensiske områder (EUPOL COPPS) fra og med den 1. juli 2013.
- (2) Den 29. juni 2018 vedtog Rådet afgørelse (FUSP) 2018/942 ⁽²⁾ om ændring af afgørelse 2013/354/FUSP og forlængede EUPOL COPPS fra den 1. juli 2018 til den 30. juni 2019.
- (3) Efter den strategiske revision af EUPOL COPPS bør EUPOL COPPS forlænges for en periode på yderligere 12 måneder indtil den 30. juni 2020.
- (4) Afgørelse 2013/354/FUSP bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.
- (5) EUPOL COPPS vil blive gennemført under forhold, som muligvis vil blive forværret og kunne hindre opnåelsen af målene for Unionens optræden udadtil, jf. traktatens artikel 21 —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

I afgørelse 2013/354/FUSP foretages følgende ændringer:

- 1) I artikel 12, stk. 1, tilføjes følgende afsnit:
»Det finansielle referencegrundlag til dækning af udgifterne i forbindelse med EUPOL COPPS for perioden fra den 1. juli 2019 til den 30. juni 2020 udgør 12 430 000 EUR.«
- 2) Artikel 15, stk. 3, affattes således:
»Den udløber den 30. juni 2020.«

Artikel 2

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen.

Den finder anvendelse fra den 1. juli 2019.

Udfærdiget i Bruxelles, den 28. juni 2019.

På Rådets vegne

G. CIAMBA

Formand

⁽¹⁾ Rådets afgørelse 2013/354/FUSP af 3. juli 2013 om Den Europæiske Unions politimission i de palæstinensiske områder (EUPOL COPPS) (EUT L 185 af 4.7.2013, s. 12).

⁽²⁾ Rådets afgørelse (FUSP) 2018/942 af 29. juni 2018 om ændring af afgørelse 2013/354/FUSP om Den Europæiske Unions politimission i de palæstinensiske områder (EUPOL COPPS) (EUT L 166 af 3.7.2018, s. 17).

RÅDETS AFGØRELSE (FUSP) 2019/1115**af 28. juni 2019****om ændring af fælles aktion 2005/889/FUSP om oprettelse af en EU-grænsebistandsmission ved grænseovergangen i Rafah (EU BAM Rafah)**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Union, særlig artikel 42, stk. 4, og artikel 43, stk. 2,
under henvisning til forslag fra Unionens højtstående repræsentant for udenrigsanliggender og sikkerhedspolitik, og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådet vedtog den 25. november 2005 fælles aktion 2005/889/FUSP ⁽¹⁾ om oprettelse af en EU-grænsebistandsmission ved grænseovergangen i Rafah (EU BAM Rafah).
- (2) Den 29. juni 2018 vedtog Rådet afgørelse (FUSP) 2018/943 ⁽²⁾ om ændring af fælles aktion 2005/889/FUSP og om forlængelse heraf indtil den 30. juni 2019.
- (3) Efter den strategiske revision af EU BAM Rafah bør EU BAM Rafah forlænges for en periode på yderligere 12 måneder indtil den 30. juni 2020.
- (4) Fælles aktion 2005/889/FUSP bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.
- (5) EU BAM Rafah gennemføres i en situation, der kan blive forværret og vil kunne hindre opnåelsen af målene for Unionens optræden udadtil, jf. traktatens artikel 21 —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Fælles aktion 2005/889/FUSP ændres således:

- 1) I artikel 13, stk. 1, tilføjes følgende afsnit:
»Det finansielle referencegrundlag til dækning af udgifterne i forbindelse med EU BAM Rafah for perioden fra den 1. juli 2019 til den 30. juni 2020 udgør 2 150 000 EUR.«
- 2) Artikel 16, stk. 2, affattes således:
»Den udløber den 30. juni 2020.«

Artikel 2

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen.

Den anvendes fra den 1. juli 2019.

Udfærdiget i Bruxelles, den 28. juni 2019.

På Rådets vegne

G. CIAMBA

Formand

⁽¹⁾ Rådets fælles aktion 2005/889/FUSP af 25. november 2005 om oprettelse af en EU-grænsebistandsmission ved grænseovergangen i Rafah (EU BAM Rafah) (EUT L 327 af 14.12.2005, s. 28).

⁽²⁾ Rådets afgørelse (FUSP) 2018/943 af 29. juni 2018 om ændring af fælles aktion 2005/889/FUSP om oprettelse af en EU-grænsebistandsmission ved grænseovergangen i Rafah (EU BAM Rafah) (EUT L 166 af 3.7.2018, s. 19).

KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2019/1116**af 19. december 2017****om statsstøtte SA.33829 (2012/C) Maltas tonnagebeskatningsordning og andre statsforanstaltninger for shippingvirksomheder og deres aktionærer***(meddelt under nummer C(2017) 8734)***(Kun den engelske udgave er autentisk)****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til i overensstemmelse med ovennævnte artikler at fremsætte bemærkninger ⁽¹⁾, under hensyntagen til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

- (1) I oktober 2011 indledte Kommissionen drøftelser med de maltesiske myndigheder om den maltesiske tonnagebeskatningsordning og andre skatteforanstaltninger på baggrund af en klage modtaget af en interesseret part. Efter skriftlige og mundtlige drøftelser med de maltesiske myndigheder i perioden mellem november 2011 og juni 2012 meddelte Kommissionen ved brev af 26. juli 2012 Malta, at den havde besluttet at indlede proceduren efter artikel 108, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (»TEUF«) i forbindelse med eventuelle ulovlige støtteforanstaltninger iværksat af Malta til fordel for shippingvirksomheder og deres aktionærer (»indledningsafgørelsen«) ⁽²⁾.
- (2) I indledningsafgørelsen opfordrede Kommissionen interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til de foranstaltninger, der er omhandlet i indledningsafgørelsen i betragtning 3-30.
- (3) Kommissionen modtog bemærkninger fra seks interesserede parter: European Community Shipowners' Association, Malta Maritime Law Association, Norges Rederiforbund, Malta Chamber of Commerce, Enterprise and Industry, Malta International Shipping Council og Super Yachts Industry Network — Malta. Kommissionen modtog også bemærkninger fra en arbejdstager fra den tyske skibsfartssektor, som ønskede at være anonym.
- (4) Bemærkningerne blev videresendt til Malta med anmodning om kommentarer, som Malta fremsendte ved brev af 15. december 2012.
- (5) Malta fremsendte yderligere bemærkninger ved brev af 15. oktober 2012, 21. december 2012, 27. februar 2013, 31. oktober 2013, 25. marts 2014 og 24. december 2015.
- (6) Ved brev af 9. december 2016 gav Malta afkald på sin ret i henhold til artikel 342 i TEUF sammenholdt med artikel 3 i forordning (EØF) nr. 1/1958 om den ordning, der skal gælde for Det europæiske økonomiske Fællesskab på det sproglige område ⁽³⁾ til at få denne afgørelse vedtaget på maltesisk og accepterede, at den blev vedtaget på engelsk.

2. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGERNE

(7) Denne afgørelse vedrører følgende foranstaltninger:

a) tonnagebeskatningsordningen, og navnlig:

i) skibe, der kan omfattes af tonnagebeskatning

⁽¹⁾ EUT C 216 af 21.7.2012, s. 45.⁽²⁾ EUT C 289 af 25.9.2012, s. 49.⁽³⁾ EFT 17 af 6.10.1958, s. 358.

- ii) særlige typer af indkomst og aktiviteter i forbindelse med tonnageskattede skibe ⁽⁴⁾, der er omfattet af tonnageskatning, tonnageskatningsordningen, herunder udvidelsen af tonnageskatningen til at omfatte accessoriske skibsfartsaktiviteter
- iii) tonnageskatningsniveauet
- iv) flagkravet
- v) afgrænsende foranstaltninger
- b) fritagelsen for beskatning af kapitalgevinster hidrørende fra salg eller overdragelse af skibe
- c) fritagelsen for beskatning af kapitalgevinster i forbindelse med aktier i shippingvirksomheder
- d) fritagelsen for beskatning af afkast af aktier i shippingvirksomheder
- e) fritagelsen for beskatning af renter eller andre indtægter hidrørende fra finansiering af shippingvirksomheder eller tonnageskattede skibe
- f) fritagelsen for visse afgifter på dokumenter og overdragelser.

2.1. Tonnageskatningsordningen

2.1.1. Generelle principper — berettigede skibe, indkomster og aktiviteter

- (8) I henhold til den maltesiske lov om handelsskibsfart («Merchant Shipping Act») ⁽⁵⁾ som specifikt suppleret og ændret ved de maltesiske skatte- og -afgiftsbestemmelser — Merchant Shipping Taxation Regulations ⁽⁶⁾ («Taxation Regulations») kan en godkendt søfartsorganisations indkomst fra skibsfartsaktiviteter fritages for indkomstskat i henhold til den maltesiske indkomstskattelov («Income Tax Act») ⁽⁷⁾, forudsat at alle relevante registreringsgebyrer og tonnagesafgifter ⁽⁸⁾ er erlagt. Muligheden for at være omfattet af tonnageskatning er knyttet til indkomst hidrørende fra et tonnageskattet skibs aktiviteter ⁽⁹⁾.
- (9) En søfartsorganisation er defineret i Merchant Shipping Act ⁽¹⁰⁾ som en organisation, hvis hovedformål er en eller flere af følgende aktiviteter, forudsat at den har opnået godkendelse til at udøve disse aktiviteter:
- a) ejerskab, drift (chartring eller på anden vis), administration og forvaltning af et eller flere skibe, der er registreret som maltesiske skibe i henhold til denne lov, og udøvelse af alle accessoriske finansielle, sikkerhedsmæssige og kommercielle aktiviteter i tilknytning hertil
 - b) ejerskab, drift (chartring eller på anden vis), administration og forvaltning af et eller flere skibe, der er registreret under en anden stats flag, og udøvelse af alle accessoriske finansielle, sikkerhedsmæssige og kommercielle aktiviteter i tilknytning hertil
 - c) besiddelse af aktier eller andre kapitalinteresser i enheder — både maltesiske og udenlandske enheder — der er etableret med et af de formål, der er anført i denne artikel, og udøvelse af alle accessoriske finansielle, sikkerhedsmæssige og kommercielle aktiviteter i tilknytning hertil
 - d) rejsning af kapital gennem virksomhedens lån eller udstedelse af garantier eller udstedelse af værdipapirer, når formålet med denne aktivitet er at nå de i denne artikel anførte mål for søfartsorganisationen selv eller for andre søfartsorganisationer i samme koncern [...]
 - e) udøvelse af andre aktiviteter i søfartssektoren, som ministeren på baggrund af en udtalelse fra myndigheden kan foreskrive fra tid til anden ved bekendtgørelse som berettigede til ovennævnte formål.«

⁽⁴⁾ I henhold til maltesisk lovgivning er »tonnageskattede skibe« skibe, hvis aktiviteter gør dem berettiget til at være omfattet af tonnageskatningsordningen, jf. punkt 4.2.1.1 i denne afgørelse.

⁽⁵⁾ Kapitel 234, Merchant Shipping Act, Malta Government Gazette, tillæg af 6. april 1973 («Merchant Shipping Act»).

⁽⁶⁾ Kapitel 234.43, Merchant Shipping (Taxation and Other Matters relating to Shipping Organisations) Regulations, Malta Government Gazette nr. 17 574 af 30. april 2004.

⁽⁷⁾ Kapitel 123, Income Tax Act, Malta Government Gazette af 1. januar 1949 («Income Tax Act»).

⁽⁸⁾ »Tonnagesafgifter« i bredere forstand er afgifter, der pålægges skibe, navnlig registreringsgebyret. Det er vigtigt at bemærke, at selv om alle søgående fartøjer, der er registreret i Malta, betaler en tonnagesgift i form af et registreringsgebyr, er det ikke alle sådanne fartøjer, der er fritaget for indkomstskat. Malta definerer skibe i tonnageskatningsordningen, som er berettiget til tonnageskatning og fritaget for indkomstskat, som »tonnageskattede skibe«.

⁽⁹⁾ For definitionen af »tonnageskattet skib«, se fodnote 4.

⁽¹⁰⁾ Artikel 84Z, stk. 1, i Merchant Shipping Act.

- (10) Tonnagebeskatningsordningen omfatter indkomst, der hidrører fra skibsfartsaktiviteter ⁽¹¹⁾. I Taxation Regulations stilles krav om regnskabsmæssig adskillelse af skibsfartsaktiviteter og andre aktiviteter ⁽¹²⁾. »Skibsfartsaktiviteter« defineres som »international søtransport af gods eller passagerer eller levering af andre tjenester til eller fra et skib, der kan være accessoriske eller tilknyttede, herunder ejerskab, chartering eller anden drift af et skib, der indgår i alle eller nogle af ovennævnte aktiviteter, eller på anden måde foreskrevet.« ⁽¹³⁾.
- (11) I artikel 85, stk. 1, i Merchant Shipping Act fastsættes de krav, der skal opfyldes, før et skib kan kategoriseres som et »tonnagebeskattet skib« og dermed drage fordel af tonnagebeskatningsordningen: Et »tonnagebeskattet skib« er »enten et skib, der er kategoriseret som et tonnagebeskattet skib af ministeren i henhold til artikel 85A i denne lov, eller et EF-skib på mindst 1 000 nettoton, der ejes fuldt ud, chartres, forvaltes, administreres eller drives af en søfartsorganisation«. I henhold til artikel 85A, stk. 1, i Merchant Shipping Act kan ethvert skib, herunder skibe på under 1 000 nettoton ⁽¹⁴⁾, kategoriseres som et »tonnagebeskattet skib« og således omfattes af tonnagebeskatningsordningen. Det præciseres i den nuværende ordlyd, at dette kan ske »uanset hvilke aktiviteter eller handel, det indgår i«, og på sådanne betingelser, som den ansvarlige minister »måtte finde hensigtsmæssige«.
- (12) Indkomst hidrørende fra en godkendt søfartsorganisations skibsfartsaktiviteter er fritaget for indkomstskat i henhold til Income Tax Act ⁽¹⁵⁾.
- (13) Skibe i tonnagebeskatningsordningen (»tonnagebeskattede skibe«), som er berettiget til tonnagebeskatning og fritaget for indkomstskat, er skibe, der »ejes fuldt ud, chartres, forvaltes, administreres eller drives af en søfartsorganisation« ⁽¹⁶⁾ og indgår i skibsfartsaktiviteter ⁽¹⁷⁾.
- (14) Derudover er følgende fritaget for beskatning i henhold til Income Tax Act: En godkendt søfartsorganisations indkomst, overskud eller gevinster hidrørende fra salg eller anden overdragelse af et tonnagebeskattet skib eller fra overdragelse af enhver ret til at erhverve et skib, der — leveret eller færdigbygget — kan kategoriseres som et tonnagebeskattet skib ⁽¹⁸⁾.

2.1.2. Særlige typer indkomst og aktiviteter, der kan omfattes af tonnagebeskatning

2.1.2.1. Bareboatudchartring

- (15) I henhold til maltesisk lovgivning er alle indtægter hidrørende fra bareboatudchartring omfattet af tonnagebeskatning uden begrænsninger.

2.1.2.2. Tids- og rejsebefragtning

- (16) På grund af den brede definition af »søfartsorganisation« ⁽¹⁹⁾ sammenholdt med den brede definition af »skibsfartsaktiviteter« ⁽²⁰⁾ i maltesisk lovgivning kan det fortolkes således, at overskud fra ren kommerciel skibsadministration uden ansvar for administration af besætning eller teknik (dvs. virksomheder, der indgår en transportaftale og får andre virksomheder til at levere tjenesten gennem tids- og rejsebefragtning) kan omfattes af tonnagebeskatning.
- (17) Anvendelsen af timechartrede skibe er underlagt flagkravene i betragtning 24. Der er i dag imidlertid ingen udtrykkelige mindstekrav vedrørende EØS-flagtildeling for nye shippingvirksomheder, der kommer med i tonnagebeskatningsordningen.

⁽¹¹⁾ Artikel 3, stk. 1, litra a), i Taxation Regulations.

⁽¹²⁾ Artikel 3, stk. 4, i Taxation Regulations.

⁽¹³⁾ Artikel 85 i Merchant Shipping Act.

⁽¹⁴⁾ Jf. betragtning 7 i indledningsafgørelsen.

⁽¹⁵⁾ Artikel 3, stk. 1, litra a), i Taxation Regulations.

⁽¹⁶⁾ Artikel 85, stk. 1, i Merchant Shipping Act.

⁽¹⁷⁾ Jf. betragtning 10.

⁽¹⁸⁾ Artikel 3, stk. 1, litra b), i Taxation Regulations.

⁽¹⁹⁾ Jf. betragtning 9.

⁽²⁰⁾ Jf. betragtning 10.

- (18) Den 6. januar 2012 udstedte Registrar General of Shipping interne bestemmelser om anvendelsen af den maltesiske tonnageskatningsordning (»de interne procedurebestemmelser fra 2012«) ⁽²¹⁾. Disse omfatter begrænsninger for tidsbefragtning og tilsvarende aktiviteter som en procentdel af flådens samlede tonnage. Den interne procedure giver mulighed for undtagelser i op til tre år:

»På tidspunktet for tilvalg af tonnageskatningsordningen må den samlede nettotonnage for de indchartrede skibe, der omfattes af tonnageskatningsordningen, ikke overstige 80 % af den samlede nettotonnage for alle indchartrede skibe, der drives af den berettigede befragter og enhver anden organisation, der indgår i samme koncern. Et indchartret skib er et skib, der drives på grundlag af en aftale om tidsbefragtning eller rejsebefragtning eller en fragtkontrakt. »Ships operated« er skibe, der ejes eller indchartres på bareboatbasis. Denne procentdel kan udgøre 90 %, hvis alle indchartrede skibe er registreret i EU/EØS, eller hvis hele administrationen (besætning og teknik) varetages fra EU/EØS. Efter indtrædelsen i ordningen kan befragteren forøge procentandelen af den indchartrede nettotonnage i forhold til ovennævnte maksimum, såfremt denne forøgelse ikke sker i mere end tre på hinanden følgende beskatningsperioder.«

2.1.2.3. Accessoriske indtægter

- (19) For så vidt angår transport af gods og passagerer, indeholder de interne procedurebestemmelser fra 2012 visse nærmere angivelser af, hvilke »accessoriske aktiviteter« de maltesiske myndigheder normalt anser for at være omfattet af definitionen af »skibsfartsaktiviteter«. Det anføres generelt, at »alle aktiviteter, der i alt væsentligt er knyttet til og indgår som en normal del af de tjenester, der udbydes af berettigede skibe i drift, bør omfattes af tonnageskatningsordningen«. I denne forbindelse præciseres navnlig følgende aktiviteter:

- I forbindelse med søtransport af passagerer (krydstogtskibe) alle hotel-, catering-, underholdnings- og butikshandelsaktiviteter om bord på et berettiget skib, hvis disse tjenester er knyttet til søtransport af passagerer med det pågældende skib, og hvis alle tjenesterne forbruges eller anvendes om bord på det pågældende skib
- drift af kontorfaciliteter i tilknytning til tonnageskattede skibsfartsaktiviteter
- drift af billetfaciliteter og passagerterminaler i tilknytning til tonnageskattede skibsfartsaktiviteter ⁽²²⁾
- passagerudflugter udbudt af et berettiget skib, der drives af virksomheden, hvor kabiner udelukkende tilstilles til rådighed for de enkelte passagerer
- renter eller tilsvarende afkast på driftskapital, hvor sådanne renter/afkastet anvendes til finansiering af den godkendte søfartsorganisation eller dens skibsfartsaktiviteter og/eller til erhvervelse og vedligeholdelse af et tonnageskattet skib.

- (20) Ifølge Malta fortolkes den aktivitet, der er omhandlet i betragtning 19, litra a), herunder navnlig fortæring eller brug om bord, således at den omfatter alle indtægter fra varer og tjenesteydelser, som sælges til passagerer, der stadig har en kahyt om bord, så længe skibets indtægter hovedsagelig stammer fra de traditionelle skibsfartsindtægter.

2.1.3. Tonnageskatningsniveauet

- (21) Malta opkræver en årlig tonnageskat i form af et fast beløb ⁽²³⁾:

Tabel 1

Skibets nettotonnage (nettoton)		Årlig tonnageskat
0	2 500	1 000 EUR
2 500	8 000	1 000 EUR plus 40 cent for hver NT over 2 500 NT
8 000	10 000	3 200 EUR plus 19 cent for hver NT over 8 000 NT

⁽²¹⁾ Merchant Shipping Notice, Internal procedure, Transport Malta, Merchant Shipping Directorate, udstedt af Registrar General of Shipping and Seamen den 6. januar 2012.

⁽²²⁾ De omfattede indtægter er indtægter fra salg af billetter til søtransport eller kombineret transport med et maritimt element. De relevante omkostninger, der er omfattet af tonnageskatningsordningen, er omkostninger til drift af billetkontorer og billetudstedelse i terminalen.

⁽²³⁾ Jf. First Schedule Part B til Merchant Shipping Act.

Skibets nettotonnage (nettoton)		Årlig tonnageafgift
10 000	15 000	3 580 EUR plus 14 cent for hver NT over 10 000 NT
15 000	20 000	4 280 EUR plus 12 cent for hver NT over 15 000 NT
20 000	30 000	4 880 EUR plus 9 cent for hver NT over 20 000 NT
30 000	50 000	5 780 EUR plus 7 cent for hver NT over 30 000 NT
Over 50 000		7 180 EUR plus 5 cent for hver NT over 50 000 NT

(22) Den faste sats er justeret ud fra skibets alder. Standardsatsen anvendes kun på skibe, der er 10-15 år gamle. Skibe, der er over 15 år, opkræves en tillægsafgift på op til 50 %. For skibe på 0-5 år er nedsættelsen 30 %, og for skibe på 5-10 år er nedsættelsen 15 % ⁽²⁴⁾.

(23) I First Schedule til Merchant Shipping Act anføres følgende: »Ministeren kan på sådanne betingelser, som han måtte finde hensigtsmæssige, fritage ethvert skib eller enhver klasse af skibe fra betaling af alle eller en del af de gebyrer, der skal erlægges i henhold til disse bestemmelser.«

2.1.4. Flagkravet

(24) I henhold til artikel 85A, stk. 2, i Merchant Shipping Act kan et skib, der ikke fører fællesskabsflag, kategoriseres som et »tonnagebeskattet skib« ⁽²⁵⁾:

a) hvis den godkendte søfartsorganisation ejer, forvalter eller driver mindst 60 % af sin samlede tonnage under et fællesskabsflag, eller

b) hvis den procentdel af den godkendte søfartsorganisationens samlede tonnage under fællesskabsflag umiddelbart efter organisationen idriftsætelse af skibet ikke er mindre end procentdelen af organisationens samlede tonnage under fællesskabsflag på referencedatoen ⁽²⁶⁾, eller — for skibsadministrationselskabers vedkommende — et år fra den dato, hvor skibsadministratoren påbegyndte sin virksomhed (hvis denne dato ligger efter referencedatoen), eller

c) hvis den tonnagebeskattede virksomhed ikke har reduceret andelen af sin flåde under fællesskabsflag i løbet af en periode på tre å eller en kortere periode, hvor den tonnagebeskattede virksomhed har været i ordningen.

(25) Hvis kravene i litra b) eller c) ikke er opfyldt, kan det skib, der ikke fører fællesskabsflag, stadig omfattes af tonnagebeskatningsordningen, hvis støttemodtageren forpligter sig til at forøge, eller i det mindste bevare den tonnage, der førtes under en af medlemsstaternes flag på referencedatoen.

2.1.5. Afgrænsende foranstaltninger

(26) De generelle bestemmelser om bekæmpelse af misbrug i maltesisk skatteret, som har til formål at bekæmpe ordninger, der tager sigte på at sænke skattebetalingerne kunstigt, finder også anvendelse på tonnagebeskatningsordningen ⁽²⁷⁾.

(27) Der er begrænsede muligheder for at skifte mellem tonnagebeskatningsordningen og det almindelige selskabsskattesystem for at nedbringe skattebetalingerne, da beslutningen om at træde ud af tonnagebeskatningsordningen er uigenkaldelig ⁽²⁸⁾.

⁽²⁴⁾ De nøjagtige fradrag og tillæg er anført i First Schedule Part C til Merchant Shipping Act.

⁽²⁵⁾ Som præciseret af Malta dækker udtrykket »skibe, der fører fællesskabsflag« i den maltesiske lovgivning både skibe under EU- og EØS-flag.

⁽²⁶⁾ I henhold til artikel 2 og 3 i Taxation Regulations er referencedatoerne henholdsvis den 17. januar 2004 for søfartsorganisationer og den 11. juni 2009 for skibsadministrationselskaber (i overensstemmelse med kapitel 3 og 12 i EF-retningslinjerne for statsstøtte til søtransportsektoren (»retningslinjerne for søfart«) (EUT C 13 af 17.1.2004, s. 3) og kapitel 5 i Kommissionens meddelelse om vejledning om statsstøtte til skibsadministrationselskaber (EUT C 132 af 11.6.2009, s. 6)).

⁽²⁷⁾ Artikel 51 i Income Tax Act.

⁽²⁸⁾ Artikel 6 i Taxation Regulations.

- (28) Der skal oprettes klart adskilte konti for alle de år, hvor tonnageskatningsordningen anvendes, hvor der skelnes klart mellem den pågældende søfartsorganisations betalinger og indtægter vedrørende skibsfartsaktiviteterne og indtægter vedrørende andre aktiviteter ⁽²⁹⁾.

2.1.6. *Fritagelse for beskatning af kapitalgevinster hidrørende fra salg eller overdragelse af skibe*

- (29) Kapitalgevinster hidrørende fra salg eller overdragelse af tonnageskattede skibe og tilsvarende transaktioner er fritaget for beskatning ⁽³⁰⁾. Der er ingen begrænsninger for denne fritagelse.

2.1.7. *Fritagelse for beskatning af afkast af aktier i shippingvirksomheder*

- (30) Det bestemmes i artikel 3, stk. 1, litra a), i Taxation Regulations, at »ingen yderligere skatter i henhold til Income Tax Act opkræves af indkomsten, i det omfang denne indkomst hidrører fra en godkendt søfartsorganisations skibsfartsaktiviteter«, forudsat at søfartsorganisationen har erlagt alle relevante gebyrer og afgifter. Hele ejerskabskæden er omfattet af denne skattefritagelse ⁽³¹⁾.

- (31) For så vidt angår det almindelige indkomstskattesystem, er beskatningen af udbytte til aktionærer reguleret i artikel 68 i Income Tax Act, der har følgende ordlyd:

- »68. 1. a) Personer, som ikke er hjemmehørende i Malta, eller personer, som modtager udbytte af overskud, der er henført under en af de beskattede konti bortset fra den endelige skattekonto, er ikke forpligtet til at opgive et sådant udbytte i selvangivelsen udarbejdet i henhold til bestemmelserne i Income Tax Act.
- b) Ingen personer opkræves yderligere skatter i henhold til denne lov af den indkomst, der er omhandlet i litra a).
- c) Udbetalt udbytte af overskud, der er henført under den endelige skattekonto, pålignes ikke yderligere skatter og indgår ikke i den skattepligtige indkomst, og ingen kan påberåbe sig en skattegodtgørelse eller tilbagebetaling af skat, der er betalt direkte eller indirekte af dette overskud [...].«

- (32) Den praktiske virkning af artikel 68 i Income Tax Act er, at overskud, der udloddes som udbytte, ikke pålignes yderligere skatter på aktionærniveau. Det skal bemærkes, at modtagere heller ikke er forpligtet til at opgive dette udbytte.

2.1.8. *Fritagelse for beskatning af kapitalgevinster i forbindelse med aktier i shippingvirksomheder*

- (33) Organisationer med kapitalinteresser i shippingvirksomheder og aktionærer betaler ikke indkomstskat af kapitalgevinster hidrørende fra overdragelse af disse kapitalinteresser, forudsat at den virksomhed, hvori kapitalinteressen besiddes, begrænser sine aktiviteter til skibsfartsaktiviteter ⁽³²⁾. Hele ejerskabskæden er omfattet af denne fritagelse ⁽³³⁾.

- (34) Visse kapitalgevinster beskattes i henhold til Income Tax Act. Disse er udtømmende opregnet i artikel 5, stk. 1, i Income Tax Act og omfatter i princippet gevinster, der hidrører fra transaktioner vedrørende fast ejendom, værdipapirer og partnerskaber. Skattepligtige kapitalgevinster aggregeres med skatteydernes andre indtægter og pålignes med en fast sats på 35 % for selskaber.

- (35) I henhold til artikel 12, stk. 1, litra c), nr. ii), i Income Tax Act er personer, der ikke er hjemmehørende i Malta, fritaget for beskatning. Gevinster eller overskud, der tilfalder eller genereres af personer, der ikke er hjemmehørende i Malta, hidrørende fra overdragelse af aktier eller værdipapirer i en virksomhed, som ikke er et ejendomsselskab, er udtrykkeligt fritaget for beskatning, forudsat at den retmæssige ejer af udbyttet ikke er hjemmehørende i Malta og ikke er ejet eller kontrolleret af en eller flere personer, der har sædvanligt ophold i Malta.

⁽²⁹⁾ Artikel 3, stk. 4, i Taxation Regulations.

⁽³⁰⁾ Artikel 3, stk. 1, litra b), i Taxation Regulations.

⁽³¹⁾ Artikel 3, stk. 1, litra b), i Taxation Regulations.

⁽³²⁾ Artikel 3, stk. 1, litra c), i Taxation Regulations.

⁽³³⁾ Artikel 3, stk. 3, i Taxation Regulations.

2.1.9. *Fritagelse for beskatning af renter eller andre indtægter hidrørende fra finansiering af shippingvirksomheder eller tonnagebeskattede skibe*

- (36) I Merchant Shipping Act defineres en organisation som en søfartsorganisation — forudsat at den har indhentet godkendelse fra Director-General of Shipping — hvis dens hovedformål — ud over ejerskab, drift, administration og forvaltning af et eller flere skibe, der er registreret i Malta eller under en anden stats flag, og udøvelse af alle accessoriske finansielle, sikkerhedsmæssige og kommercielle aktiviteter i tilknytning hertil ⁽³⁴⁾ — er »rejsning af kapital gennem lån eller udstedelse af garantier eller udstedelse af værdipapirer for søfartsorganisationen eller for andre søfartsorganisationer i samme koncern« ⁽³⁵⁾ eller »udøvelse af andre aktiviteter i søfartssektoren, som ministeren på baggrund af en udtalelse fra myndigheden kan foreskrive fra tid til anden ved bekendtgørelse som berettiget til ovennævnte formål« ⁽³⁶⁾.
- (37) I henhold til artikel 3, stk. 2, i Taxation Regulations skal finansielle institutioner ikke betale skat i henhold til Income Tax Act af renter eller andre indtægter hidrørende fra finansiering af aktiviteter udøvet af godkendte søfartsorganisationer, der er opført i artikel 84Z, stk. 1, i Merchant Shipping Act, eller fra finansiering af et tonnagebeskattet skib. I henhold til denne bestemmelse finder denne fritagelse kun anvendelse på godkendte banker og kredit- og finansieringsinstitutter, som er hjemmehørende i Malta, og indrømmes kun efter udtrykkelig anmodning til de kompetente myndigheder.
- (38) Lån og garantier fra finansielle institutioner til skibsejere, -operatører, -forvaltere eller -administratorer kan derfor potentielt være fritaget for indkomstskat i henhold til Income Tax Act, for så vidt angår overskud hidrørende fra de relevante aktiviteter ⁽³⁷⁾.
- (39) De maltesiske myndigheder har bekræftet, at der siden Maltas tiltrædelse af EU kun er blevet udstedt godkendelse til organisationer, der er aktive inden for ejerskab, drift (chartring eller på anden vis), administration og forvaltning af et eller flere skibe, og at ingen banker eller kredit- eller finansieringsinstitutter som omhandlet i artikel 84Z, stk. 1, i Merchant Shipping Act har anmodet herom.

2.1.10. *Fritagelse for afgifter på dokumenter og overdragelser*

- (40) Duty on Documents and Transfers Act ⁽³⁸⁾ finder anvendelse på overdragelser af omsættelige værdipapirer, fast ejendom, auktionssalg og forsikringspolicer. Omsættelige værdipapirer defineres som »besiddelse af aktiekapital i en virksomhed og dokumenter, der repræsenterer denne virksomhed« ⁽³⁹⁾.
- (41) I henhold til Taxation Regulations ⁽⁴⁰⁾ opkræves der ikke afgift ved i) registrering af et tonnagebeskattet skib i henhold til Merchant Shipping Act, ii) udstedelse eller tildeling af ethvert værdipapir eller enhver kapitalinteresse i en godkendt søfartsorganisation, iii) køb, overdragelse, tildeling af ethvert værdipapir eller enhver kapitalinteresse i en godkendt søfartsorganisation, iv) salg eller overdragelse af et tonnagebeskattet skib, v) registrering, overdragelse eller indfrielse af pant eller andre behæftelser på eller i tilknytning til ethvert skib eller enhver søfartsorganisation og vi) overdragelse af rettigheder og interesser eller overtagelse af forpligtelser i tilknytning til ethvert skib.
- (42) I henhold til Duty on Documents and Transfers Act ⁽⁴¹⁾ opkræves en afgift på værdipapirtransaktioner på 2 EUR for hver 100 EUR af beløbet eller værdien af betalingen eller den reelle værdi af det omsættelige værdipapir, alt efter hvilket beløb der er størst.
- (43) Der pålægges imidlertid ikke afgift på værdipapirtransaktioner vedrørende et selskab, hvor mere end halvdelen af den ordinære aktiekapital, stemmerettighederne og rettighederne til del i overskud besiddes af personer, der ikke er hjemmehørende i Malta og ikke ejes eller kontrolleres direkte eller indirekte af personer, der er hjemmehørende i Malta, forudsat at hovedparten af selskabets forretningsmæssige interesser ligger uden for Malta ⁽⁴²⁾.
- (44) Koncerninterne overdragelser i forbindelse med koncernomstrukturering er ligeledes generelt ikke afgiftsbelagt ⁽⁴³⁾. Der er en lang række andre fritagelser, navnlig for juridiske personer med omfattende internationale interesser, men også for andre aktører, f.eks. kollektive investeringsenheder.

⁽³⁴⁾ Artikel 84Z, stk. 1, litra a)-c), i Merchant Shipping Act.

⁽³⁵⁾ Artikel 84Z, stk. 1, litra d), i Merchant Shipping Act.

⁽³⁶⁾ Artikel 84Z, stk. 1, litra e), i Merchant Shipping Act.

⁽³⁷⁾ Artikel 84Z, stk. 1, litra d), i Merchant Shipping Act og artikel 3, stk. 2, i Taxation Regulations.

⁽³⁸⁾ Duty on Documents and Transfers Act, kapitel 364, Malta Government Gazette af 25. november 1992.

⁽³⁹⁾ Artikel 2 i Duty on Documents and Transfers Act.

⁽⁴⁰⁾ Artikel 5 i Taxation Regulations.

⁽⁴¹⁾ Artikel 42, stk. 1, i Duty on Documents and Transfers Act.

⁽⁴²⁾ Artikel 47, stk. 3 og 4, i Duty on Documents and Transfers Act.

⁽⁴³⁾ Artikel 42, stk. 1, litra b), i Duty on Documents and Transfers Act.

3. BEGRUNDELSE FOR INDLEDNINGEN AF DEN FORMELLE UNDERSØGELSESPROCEDURE

- (45) I indledningsafgørelsen blev der rejst tvivl om foreneligheden af de foranstaltninger, der er beskrevet i punkt 2.1-2.8, med det indre marked og navnlig med retningslinjerne for søfart ⁽⁴⁴⁾.
- (46) Kommissionen nærede tvivl om tonnageskatningsforanstaltningerne af følgende grunde:
- I retningslinjerne for søfart begrænses tonnageskatning til skibe, som anvendes til søtransport, der defineres som »søtransport af gods og passagerer« ⁽⁴⁵⁾. Denne definition syntes imidlertid ikke at være afspejlet i Merchant Shipping Act. Under den maltesiske ordning har ministeren desuden beføjelse til at fravige de generelle krav, der er fastsat i Merchant Shipping Act. Efter Kommissionens opfattelse kan indtægter fra skibe, der ikke indgår i søtransportaktiviteter, ikke være omfattet af tonnageskatning. I denne forbindelse fandt Kommissionen, at fiskerfartøjer, pontoner, pramme, yachter, krydstogtskibe, pontoner og olieplatforme tilsyneladende var omfattet af den maltesiske tonnageskatningsordning, men tvivlede på, at dette var berettiget.
 - Manglen på klare bestemmelser om service- og hjælpefartøjer, slæbebåde og opmudrings-/sandsugningsfartøjer foranledigede endvidere Kommissionen til at tvivle på, om det sikres, at reglerne i retningslinjerne for søfart overholdes.
 - For så vidt angår kapitalgevinster hidrørende fra salg af skibe, er Kommissionen i tvivl om, hvorvidt fritagne transaktioner var begrænset til skibe, der er blevet købt og solgt af shippingvirksomheder under tonnageskatningsordningen.
 - Kommissionen mente, at fraværet af klare begrænsninger for støtteberettigelsen af accessoriske aktiviteter kan medføre tildeling af uforenelig støtte, navnlig i tilfælde af salg af visse varer om bord på krydstogtskibe.
 - Hvad angår skibe, der klart indgår i de støtteberettigede aktiviteter, bør skattefordelene efter Kommissionens opfattelse ikke udvides til at omfatte alle markedsdeltagere, der på en eller anden måde er involveret i disse skibe. Skibsudlejere, der ikke selv driver søtransportaktiviteter, bør ikke være omfattet af tonnageskatningsordningen. Kommissionen satte endvidere spørgsmålstejn ved den ubegrænsede støtteberettigelse af timechartrede skibe og lignende virksomheder, der kunne drage fordel af tonnageskatning.
 - Kommissionen udtrykte tvivl om, hvorvidt beskatningen altid svarede til det niveau, som den tidligere har godkendt for andre medlemsstater.
 - Kommissionen udtrykte tvivl om, hvorvidt flagkravene og de afgrænsende foranstaltninger var tilstrækkelige.
 - Kommissionen satte spørgsmålstejn ved beskatningen af afkast af aktier i shippingvirksomheder.
 - Kommissionen satte ligeledes spørgsmålstejn ved foreneligheden med det indre marked af fritagelsen for beskatning af kapitalgevinster i forbindelse med aktier i shippingvirksomheder.
 - Kommissionen rejste tvivl om foreneligheden med det indre marked af undtagelserne fra Duty on Documents and Transfers Act vedrørende skibe. Disse undtagelser synes at være økonomisk fordelagtige for operatører, som ikke nødvendigvis er egentlige shippingvirksomheder (navnlig aktionærer).
 - Endelig mente Kommissionen ikke, at fritagelsen for indkomstbeskatning af overskud hidrørende fra salg af skibe og fra finansiering af shippingvirksomheder var i overensstemmelse med retningslinjerne for søfart.

4. MALTAS BEMÆRKNINGER OG TILSAGN

4.1. Indledning

- (47) Malta understreger, at Malta altid har gennemført tonnageskatningsordningen med henblik på at respektere fair konkurrence og retningslinjernes for søfart.

⁽⁴⁴⁾ Meddelelse C(2004) 43 fra Kommissionen — EU-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren (EUT C 13 af 17.1.2004, s. 3).

⁽⁴⁵⁾ I retningslinjerne for søfart henvises udtrykkeligt til definitionen af søtransport i Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86 af 22. december 1986 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport mellem medlemsstaterne indbyrdes og mellem medlemsstaterne og tredjelande (EFT L 378 af 31.12.1986, s. 1) og Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads) (EFT L 364, af 12.12.1992, s. 7).

- (48) Den maltesiske ordning har i praksis altid har været begrænset til fartøjer, som Kommissionen har anerkendt som berettiget til tonnagebeskatning (hovedsagelig, fartøjer, der indgår i international transport af gods og passagerer). Accessoriske tjenester som f.eks. finansiering og formidling har ikke været omfattet af tonnagebeskatningsordningen.
- (49) I slutningen af december 2015 var den registrerede bruttotonnage under maltesisk flag 66,2 mio. (over 3 000 fartøjer). Flåden under maltesisk flag er et grundlæggende element i den maritime aktivitet i Malta og har en afgørende indflydelse på den økonomiske levedygtighed af den maltesiske søfartssektor som helhed, navnlig på baggrund af Maltas stilling som en lille ø i udkanten af EU og flådens multiplikatoreffekt på den maltesiske økonomi.
- (50) Dette skal sammenholdes med, at der var 462 skibe under den maltesiske tonnagebeskatningsordning med en samlet tonnage på 10,4 mio. bruttotonnage ved udgangen af 2015.
- (51) De skibe, der er omfattet af den maltesiske tonnagebeskatningsordning, sejler under maltesisk flag, med undtagelse af to skibe, som sejler under norsk flag. Ingen af de pågældende skibe drives gennem bareboatud-chartring til tredjemand eller tids- og rejsebefragtningsordninger.
- (52) Skibe, der drives kommercielt i maltesiske territorialfarvande, er ikke omfattet af den maltesiske tonnagebeskatningsordning. Skibene indgår hovedsagelig i havneoperationer såsom bunkringsoperationer, befording og turistkrydstogter og beskæftiger mange af de maltesiske søfarende.
- (53) Der skal sondres mellem skibe, der drives kommercielt og indgår i transport af turister og gods i maltesiske territorialfarvande, og skibe, der indgår i international handel. Det er kun sidstnævnte skibe, der kan omfattes af den maltesiske tonnagebeskatningsordning.

4.2. Tonnagebeskatningsordningen

4.2.1. Skibe, der kan omfattes af tonnagebeskatning

4.2.1.1. Generelle bemærkninger

- (54) I henhold til First Schedule til Merchant Shipping Act skal alle fartøjer, der er registreret i Malta, betale tonnageafgift, herunder fiskerfartøjer og lystyachter.
- (55) Malta understreger imidlertid, at det ikke er alle skibstyper, der kan kategoriseres som »tonnagebeskattede skibe« og således blive omfattet af tonnagebeskatningsordningen, f.eks. fiskerfartøjer og lystyachter. En godkendt søfartsorganisation, der ejer, driver eller forvalter disse fartøjer, kan heller ikke omfattes af tonnagebeskatningsordningen, for så vidt angår den pågældende godkendte søfartsorganisations overskud hidrørende fra disse fartøjer.
- (56) Fartøjer, der ikke indgår i skibsfartsaktiviteter, f.eks. fiskerfartøjer og lystyachter, er forpligtet til at betale indkomstskat i Malta af deres skattepligtige indkomst ud over registreringsgebyrer og årlige gebyrer baseret på tonnage, der skal betales i henhold til Merchant Shipping Act. Sidstnævnte gebyrer og afgifter kaldes også »tonnageafgift« i Malta. Det er imidlertid kun de skibe, som Malta tidligere har benævnt »tonnagebeskattede skibe«, der skal betale tonnageafgiften under tonnagebeskatningsordningen i stedet for indkomstskat i henhold til Income Tax Act.
- (57) I henhold til Taxation Regulations er det kun indkomst, der hidrører fra »skibsfartsaktiviteter«, som fritages for indkomstskat. I de interne procedurebestemmelser fra 2012 opstilles en liste over fartøjer, der ikke kan omfattes af tonnagebeskatning og fritages for almindelig indkomstbeskatning, da den indkomst, der hidrører fra de pågældende fartøjer ikke kan betragtes som indkomst fra »skibsfartsaktiviteter«. Navnlig fiskefartøjer, lystyachter, faste offshoreanlæg, herunder olieplatforme, der ikke anvendes til søtransport, ikke-søgående slæbebåde, flydekraner uden eget fremdrivningsmaskineri og fartøjer, hvis hovedformål er at udbyde spil og/eller kasino, er ikke omfattet af tonnagebeskatningsordningen. Mobile platforme og pontoner er heller ikke fritaget for almindelig indkomstbeskatning. Alle disse fartøjer betaler et registreringsgebyr og et årligt gebyr baseret på deres tonnage, som benævnes »tonnagebeskatning« eller »tonnageafgift«, men de er ikke fritaget for almindelig indkomstbeskatning.
- (58) Malta anfører, at registreringsgebyret og det årlige gebyr, der skal betales af fiskerfartøjer og lignende ikke-berettigede skibe, for at undgå misforståelser fremover ikke længere vil blive kaldt »tonnageafgift«.

- (59) Den ansvarlige ministers skønsbeføjelse til at godkende skibe på under 1 000 nettoton betyder ikke, at skibe, der ikke indgår i skibsfartsaktiviteter, kan omfattes af tonnageskatningsordningen. Skønsbeføjelsen ændrer ikke ved, at skibet stadig skal indgå i international transport af gods eller passagerer.
- (60) Af hensyn til klarheden vil ordlyden i artikel 85A, stk. 1, i Merchant Shipping Act blive ændret som følger: »Ministeren kan efter aftale med finansministeren og på sådanne betingelser, der måtte anses for hensigtsmæssige i overensstemmelse med disse bestemmelser, kategorisere et skib, uanset nettotonnage, der indgår i skibsfartsaktiviteter, som et tonnageskattet skib.«
- (61) Det er kun de kategorier af skibe, der er anført i tabel 2, som er blevet godkendt som berettiget til tonnageskatning i Malta (med parallel fritagelse for almindelig indkomstbeskatning). Flådens sammensætning i 2015 er ligeledes vist i tabel 2.

Tabel 2

Skibstype	Samlet antal tonnageskattede skibe (december 2015)
Pram	7
Bulkskib	113
Bilvogn	5
Cementskib	2
Kommerciel yacht ⁽¹⁾	29
Container	12
Almindelig last	120
Passager	24
Ro-ro-færge	5
Hjælpefartøj ⁽²⁾	3
Tankskib	155
Slæbebåd	2
I ALT	477

⁽¹⁾ Yachter med en længde overalt på 15 meter, der ikke transporterer gods og ikke befordrer mere end 12 passager og ikke anvendes til lystsejlad. De er reguleret ved Commercial Yacht Code, udstedt af Malta Transport Centre's Merchant Shipping Directorate: <http://www.transport.gov.mt/superyacht-registration/commercial-yacht-code>.

⁽²⁾ Hjælpefartøjer kan inddeles i to grupper på grundlag af deres aktiviteter: i) forsyningsfartøjer, som anvendes til transport af forsyninger og udstyr til offshoreanlæg, og ii) transportfartøjer, der anvendes til transport af besætningsmedlemmer til og fra offshoreanlæg eller kombinationer af begge kategorier.

- (62) Malta har bekræftet, at alle de skibe, der er fritaget for almindelig indkomstbeskatning (i det følgende benævnt den »maltetiske tonnageskatte flåde«), er registeret under EU/EØS-flag ⁽⁴⁶⁾, og at skibe, der ikke er registeret under EU/EØS-flag, ikke har indgået i den tonnageskattede flåde siden 2004.
- (63) Målt i tonnage udgjorde den maltesiske tonnageskattede flåde ca. 10,4 mio. bruttoton ved udgangen af 2015, hvilket er mindre end 20 % af de skibe, der er registreret i Malta.

⁽⁴⁶⁾ Bareboatchartrede skibe er registreret i Malta, men kan føre et andet flag. De eneste tonnageskattede skibe, der ikke sejler under maltesisk flag, sejler under EU/EØS-flag.

- (64) Malta har afgivet tilsagn om fortsat at begrænse de skibe, som kan omfattes af tonnageskatningsordningen, til skibe, der indgår i international søtransport af gods eller passagerer og visse andre skibsfartsaktiviteter, som tidligere er blevet godkendt af Kommissionen som berettigede til tonnageskatning i henhold til retningslinjerne for søfart efter anmodning fra andre medlemsstater.
- (65) Malta vil endvidere præcisere, at det kun er egentlige søfartsorganisationer, der kan omfattes af tonnageskatning under ordningen, navnlig organisationer, der har påtaget sig risici og ansvar i forbindelse med i) driften af et skib, der indgår i søtransport som defineret i retningslinjerne for søfart ⁽⁴⁷⁾ (f.eks. ansvar for teknisk administration og besætning) eller ii) udøvelsen af søtransport som defineret i retningslinjerne for søfart (herunder med skibe, som er indchartret på bareboatbasis på visse betingelser ⁽⁴⁸⁾).

4.2.1.2. Tonnageskatning af pramme

- (66) Pramme, der ikke indgår i »international godstransport«, kan ikke omfattes af den maltesiske tonnageskatningsordning, uanset om de har eget fremdrivningsmaskineri eller ej. Pramme, der er bygget og normalt anvendes til sejlads på det åbne hav, og som også indgår i international søtransport, kan omfattes af den maltesiske tonnageskatningsordning. Dette anses for nødvendigt for gods, som ikke kan transporteres med konventionelle fartøjer.
- (67) Energiindustrien anvender pramme til transport af komponenter som f.eks. ankre, rør og kæder, der ikke kan transporteres med konventionelle skibe. Moduler til nye bore- eller produktionsplatforme og borerigge transporteres ligeledes med pramme. Andre pramme transporterer udstyr til udlægning af rørledninger på dybt vand eller meget store svingkraner og andre kraner. Pramme uden eget fremdrivningsmaskineri bruges også til at forsyne kraftværker med kul.

4.2.1.3. Tonnageskatning af krydstogtskibe

- (68) Krydstogtskibe (passagerskibe) kan omfattes af den maltesiske tonnageskatningsordning. Malta understregede, at Cypern, Danmark, Frankrig, Island, Italien, Nederlandene, Norge, Tyskland og Det Forenede Kongerige betragter krydstogtskibe som berettigede skibe, forudsat at disse skibe ikke primært anvendes til spil/kasino eller lignende formål uden tilknytning til søfartsaktiviteter.
- (69) Sektoren er særdeles lukrativ for EU's maritime klynge og giver en stor merværdi i et betydeligt antal medlemsstater. Industrien er udsat for en aggressiv international konkurrence og beskæftiger mange kvalificerede medarbejdere med ekspertviden.

4.2.1.4. Tonnageskatning af kommercielle yachter

- (70) Kommercielle yachter, der indgår i international transport af passagerer, kan omfattes af tonnageskatningsordningen, hvis de er registreret som kommercielle yachter i Malta. De skal kunne transportere op til 12 passagerer ⁽⁴⁹⁾ og skal overholde en række strenge sikkerheds- og driftsstandarder. Yachter, der er certificeret som kommercielle yachter, sidestilles med små passagerskibe, da de kan sejle i internationale farvande. I Malta Commercial Yacht Code ⁽⁵⁰⁾ fastsættes de tekniske standarder, som disse kommercielle yachter skal opfylde for at blive kategoriseret som tonnageskattede skibe. Disse standarder er ækvivalente med standarderne for regulering af konstruktion og drift af handelsskibe, som er indeholdt i internationale konventioner såsom SOLAS og MARPOL ⁽⁵¹⁾. De øvrige kriterier for støtteberettigelse for kommercielle yachter er de samme som for andre skibstyper.
- (71) Ejerne af disse kommercielle yachter indgår eksterne administrationsaftaler med yachtadministrationsselskaber. Både ejere og administrationselskaber kan omfattes af tonnageskatningsordningen i henhold til Taxation Regulations. Det er indtil videre ikke sket, at både ejeren og administratoren af en kommerciel yacht registreret i henhold til Merchant Shipping Act har været omfattet af ordningen.

⁽⁴⁷⁾ Punkt 2 i retningslinjerne for søfart.

⁽⁴⁸⁾ Jf. betragtning 100-101.

⁽⁴⁹⁾ Ethvert skib, der beforder mere end 12 passagerer, defineres som et passagerskib i overensstemmelse med International Load Line eller the Safety of Life at Sea Convention (SOLAS-konventionen) og skal således overholde de krav og standarder, der er fastsat i de gældende internationale konventioner.

⁽⁵⁰⁾ Commercial Yacht Code udstedt af Malta Transport Centre's Merchant Shipping Directorate: <http://www.transport.gov.mt/superyacht-registration/commercial-yacht-code>.

⁽⁵¹⁾ Commercial Yacht Code er blevet anmeldt til Den Internationale Søfartsorganisation som en ordning, der svarer til de internationale konventioner.

- (72) Den internationale kommercielle yachtindustri er meget konkurrencebetonet, og yachter, der er registreret i EU/EØS, er udsat for øget konkurrence fra operatører af kommercielle yachter etableret uden for EØS. Tredjelande har indført selskabsskatteincitamenter for at fremme registreringen af yachter i de pågældende lande.

4.2.1.5. Tonnagebeskatning af bugserings- og sandsugningsfartøjer

- (73) Hvis en godkendt søfartsorganisation genererer indkomst fra tonnagebeskattede bugseringsfartøjer, er det kun den indkomst, der hidrører fra »skibsfartsaktiviteter«, som kan omfattes af tonnagebeskatningsordningen. Bugserings-tjenester i havne er udelukket fra tonnagebeskatningsordningen. Bugserbåde kan kun omfattes af ordningen, hvis det er bekræftet, at bådene i størstedelen af deres driftstid indgår i international transport af gods, dvs. for over 50 % af deres årlige driftstids vedkommende i overensstemmelse med retningslinjerne for søfart ⁽⁵²⁾.
- (74) I de interne procedurebestemmelser fra 2012 udelukkes ikke-søgående slæbebåde fra tonnagebeskatningsordningen, og det præciseres klart, at de både, der ikke udtrykkeligt er omfattet, ikke uden videre kan omfattes af tonnagebeskatningsordningen, idet de skal opfylde de krav, der er fastsat i Taxation Regulations. I det nye udkast til Merchant Shipping Taxation Regulations vil det blive udtrykkeligt anført, at slæbebåde og opmudrings-/sandsugningsfartøjer skal være registreret i et EU/EØS-register, før de kan omfattes af ordningen. Selv om dette ikke tidligere er blevet klart præciseret, er sidstnævnte krav altid blevet overholdt.
- (75) Malta har forpligtet sig til at gennemføre den nøjagtige ordlyd af retningslinjerne for søfart vedrørende bugsering og sandsugning i de relevante tekster.

4.2.1.6. Tonnagebeskatning af servicefartøjer

- (76) Malta forklarede, at kun få service- og hjælpefartøjer er blevet omfattet af tonnagebeskatningsordningen. Disse har været kombinationsfartøjer og break-bulk fartøjer ⁽⁵³⁾.
- (77) Malta gør gældende, at service- og hjælpefartøjer er undergivet de samme operationelle og lovgivningsmæssige rammer som fartøjer, der indgår i søtransport (som defineret i retningslinjerne for søfart), hvad angår:
- tekniske krav, herunder alle relevante internationale instrumenter og forskrifter vedrørende skibskonstruktion, sikkerhed og miljøbeskyttelse samt klassificeringsreglerne
 - bemanding: Disse skibe er bemanded i overensstemmelse med international lovgivning, som også gælder for handelsskibe, navnlig IMO-konventionen om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW-konventionen) og ILO-konventionen om søfarendes arbejdsforhold. Søfarende, der arbejder om bord på disse skibe, er underlagt samme krav til uddannelse og samme leve- og arbejdsvilkår som søfarende på traditionelle handelsskibe.
 - retlige rammer: Skibsejere, der driver disse skibe, er underlagt samme juridiske krav med hensyn til sikkerhed, erstatningsansvar i tilfælde af ulykker eller forurening og konkurrenceregler.
- (78) Servicefartøjer er udsat for konkurrence fra internationale konkurrenter, fra konkurrenter, der drager fordel af de lavere lønninger til besætningsmedlemmer, lavere skatter og mere begrænsede vedligeholdelsesprogrammer osv.
- (79) Servicefartøjer bidrager desuden til opfyldelsen af målene i retningslinjerne for søfart i lighed med andre (handels) skibe. De bidrager til udviklingen af maritime klynger og har en positiv indvirkning på beskæftigelsen og den maritime knowhow i EU.
- (80) Malta har afgivet tilsagn om at begrænse de skibe, som kan omfattes af tonnagebeskatningsordningen, til skibe, der indgår i international søtransport af gods eller passagerer i overensstemmelse med retningslinjerne for søfart.
- (81) Malta bemærkede, at Kommissionen allerede har godkendt, at kabelskibe, rørlægningsfartøjer, forskningsfartøjer og kranfartøjer kan omfattes af tonnagebeskatningsordningen ⁽⁵⁴⁾.

⁽⁵²⁾ Punkt 3.1 i retningslinjerne for søfart.

⁽⁵³⁾ Kombinationsfartøjer og break-bulk fartøjer indgår i søtransport som defineret i retningslinjerne for søfart. Break-bulk fartøjer transporterer varer, der skal lastes individuelt og ikke i skibscontainere.

⁽⁵⁴⁾ Jf. f.eks. betragtning 47 i Kommissionens afgørelse af 27. april 2010 i sag N 714/09, Nederlandene — Udvidelse af tonnagebeskatningsordningen til at omfatte kabelskibe, rørlægningsfartøjer, forskningsfartøjer og kranfartøjer (EUT C 158 af 18.6.2010, s. 2).

4.2.2. Indkomst, der kan omfattes af tonnagebeskatning

4.2.2.1. Støtteberettigelsen af accessoriske tjenester i forbindelse med søtransport

- (82) Udtrykket »accessoriske aktiviteter« som omhandlet i definitionen af »søtransport« i artikel 85, stk. 1, i Taxation Regulations er altid blevet fortolket således, at der skal være en snæver forbindelse mellem den internationale transport af gods og passagerer og den accessoriske aktivitet. Det vurderes fra sag til sag, om en bestemt aktivitet er accessorisk.
- (83) Ved vurderingen af, om en aktivitet er accessorisk, tages der højde for kommentarerne til artikel 8 i OECD's modelbeskatningsoverenskomst (»kommentarerne«), herunder punkt 4.2 i kommentarerne, hvori det anføres, at indtægter fra accessoriske aktiviteter i forbindelse med international transport er indtægter, der hidrører fra aktiviteter, som »yder et mindre bidrag i forhold til [driften af skibe i international trafik] og er så tæt forbundet til denne drift, at de ikke bør betragtes som en særskilt aktivitet eller indtægtskilde for virksomheden«.
- (84) Malta understreger, at personbefordring normalt omfatter en række forskellige supplerende tjenesteydelser, som er inkluderet i billetprisen. Disse tjenester omfatter indkvartering og catering samt andre tjenester, der indgår i passagerens forventninger under rejsen, f.eks. ind- og udskibningstjenester. Passagerer på store passagerskibe forventer også, at der er en biograf, spa, frisør og lignende tjenester. Sådanne tjenester og lokale udflugter bør betragtes som accessoriske aktiviteter til skibsfartsaktiviteterne, hvis den pågældende tjeneste er tilkøbt på armslængdevilkår. Malta understregede også, at det er et absolut lovkrav, at butikkerne om bord på krydstogtskibe har lukket, når skibene er i havn.
- (85) Billetsalget er den primære indtægtskilde for krydstogtskibenes operatører, og indtjeningen om bord er en accessorisk, men central komponent i en levedygtig passagerbefordring. Det anslås i rapporter fra industrien, at hovedparten af krydstogtskibenes indtægter (60 % eller mere) stammer fra billetsalg.
- (86) I de interne procedurebestemmelser fra 2012 udelukkes »skibe, hvis hovedformål er at levere varer eller tjenesteydelser, der sædvanligvis er landbaserede (f.eks. flydende hotel, supermarked eller restaurant)« og flydende kasinoer, udtrykkeligt af tonnagebeskatningsordningen. Af de 26 passagerskibe, som har draget fordel af tonnagebeskatningsordningen, har 17 ikke udbudt kasinotjenester eller solgt luksusvarer.
- (87) Malta har forpligtet sig til udtrykkeligt at udelukke en række aktiviteter, der — når de nye regler i Merchant Shipping Taxation træder i kraft — kan være i konkurrence med virksomheder på land og derfor ikke kan omfattes af tonnagebeskatningsordningen. Disse aktiviteter vil omfatte salg om bord af varer eller tjenesteydelser, der ikke sædvanligvis udbydes til passagerer, f.eks. biler, husholdningsapparater eller husdyr eller skibsferier, hvor skibet ligger fortojet, og der ikke er et element af søtransport.
- (88) Malta har desuden forpligtet sig til at lægge et loft over indtægterne fra accessoriske aktiviteter på højst 50 % af det enkelte skibs bruttoindtægter. Skattemyndighederne vil kontrollere, om de enkelte skibe i en koncern opfylder kravene.
- (89) Følgende begrænsede accessoriske aktiviteter kan blive omfattet af tonnagebeskatningsordningen:
- »a) søtransport af passagerer eller gods på anden vis end med et tonnagebeskattet skib, der drives af en søfartsorganisation, hvor:
 - i) der er indgået en enkelt kontrakt med kunden om en rejse, som omfatter en sejlads på det tonnagebeskattede skib, og
 - ii) den godkendte søfartsorganisation har købt eller foranstaltet transporten under resten af rejsen på vilkår, som ville være blevet aftalt mellem uafhængige selskaber
 - b) salg og faciliteter, som søgående passagerskibe normalt tilbyder kunder, herunder:
 - i) salg af alkoholholdige drikkevarer, parfume og tobak
 - ii) veksling af beløb i forskellige valutaer til personlige udgifter
 - iii) sundhed og skønhed og spa og velvære

- c) administrative tjenester og forsikringstjenester, der er direkte knyttet til transport af passagerer eller gods, herunder tjenester omfattet af en enkelt befodringskontrakt, der inkluderer en sejlads på det tonnagebeskattede skib
 - d) rejser solgt til kunden ved brug af en enkelt befodringskontrakt, hvor:
 - i) en del af ferien er en sejlads på et tonnagebeskattet skib, der drives af den godkendte søfartsorganisation, og den resterende del er landbaseret («den landbaserede del»)
 - ii) den godkendte søfartsorganisation har købt eller foranstaltet for den landbaserede del på armslængdevilkår
 - e) lastning og losning af gods transporteret på et tonnagebeskattet skib, der drives af den godkendte søfartsorganisation, og den godkendte søfartsorganisations tilvejebringelse af faciliteter, der udelukkende anvendes til disse formål
 - f) befæstning eller brydning af gods transporteret på et tonnagebeskattet skib, der drives af den godkendte søfartsorganisation, umiddelbart før eller efter rejsen, når aktiviteten ikke er befragtningsrelateret
 - g) midlertidig placering af gods på et tonnagebeskattet skib, der drives af den godkendte søfartsorganisation, eller på havneområdet, når aktiviteten ikke er en del af en langsigtet oplagring
 - h) leje eller levering til kunder af containere til opbevaring af varer på et tonnagebeskattet skib, der drives af den godkendte søfartsorganisation
 - i) passagerudflugter udbudt af et berettiget skib, der drives af den godkendte søfartsorganisation, hvor kabiner udelukkende tilstilles til rådighed for de enkelte passagerer»
- (90) Derudover vil følgende accessoriske indtægter blive omfattet af loftet:
- a) reklame og markedsføring, som svarer til salg af reklameplads om bord på tonnagebeskattede skibe
 - b) væddemåls- eller spillefaciliteter, som søgående passagerskibe normalt tilbyder kunderne som underholdning om bord, og salg til passagerer på søgående skibe af luksusvarer, som normalt tilbydes sådanne passagerer, forudsat at omsætningen fra disse aktiviteter udgør mindre end 25 % af det tonnagebeskattede skibs bruttoindtægter.
- (91) I henhold til de interne procedurebestemmelser fra 2012 omfatter ikke-skibsspecifikke accessoriske aktiviteter, der i øjeblikket er omfattet af tonnagebeskatningsordningen i Malta: i) drift af billetsystemer og passagerterminaler i tilknytning til skibsfartsaktiviteter, der er omfattet af tonnagebeskatningsordningen, ii) renter eller afkast på driftskapital, hvor renterne/afkastet anvendes til finansiering af den godkendte søfartsorganisation eller dens skibsfartsaktiviteter, iii) og/eller erhvervelse og vedligeholdelse af et tonnagebeskattet skib. Disse aktiviteter vil i den fremtidige lovgivning fortsat kunne omfattes af tonnagebeskatningsordningen under overskriften »Andre accessoriske aktiviteter, som Europa-Kommissionen har anerkendt som berettigede til tonnagebeskatning«, så længe de samlede bruttoindtægter fra accessoriske tjenester (skibsspecifikke og ikke-skibsspecifikke) ikke overstiger 50 % af den tonnagebeskattede virksomheds tonnagebeskattede indtægter.
- (92) Det fremgår af en gennemgang for perioden 2004-2016 fra Registrar-General of Shipping and Seamen, at alle, som var omfattet af tonnagebeskatningsordningen, havde overholdt loftet over accessoriske aktiviteter på 50 % af bruttoindtægterne. Der var særlig fokus på krydstogtskibe i lyset af betydningen af disse indtægter. Kontrollen af de tonnagebeskattede selskaber på skibsniveau viste, at indtægterne fra accessoriske aktiviteter lå et godt stykke under tærsklen på 50 %. Malta har efterfølgende bekræftet, at tærsklen på 50 % for accessoriske indtægter er blevet overholdt siden maj 2004. Malta understregede, at underleverandørers overskud aldrig har været omfattet af tonnagebeskatning.
- 4.2.2.2. Tonnagebeskatning af enheder, der udchartrer berettigede skibe på bareboatbasis
- (93) Malta gør gældende, at skibsejere, som udchartrer deres skibe på bareboatbasis, i modsætning til finansielle udlejere ikke er eksterne aktører i skibsfarten og har en vis grad af ansvar for deres fartøjer.

- (94) Når skibet udelukkende indgår i støtteberettigede aktiviteter og drives af skibsejeren, er hele indkomsten fra skibet omfattet af tonnagebeskatning. I denne forbindelse finder Malta, at det samme princip bør følges, når den relevante indkomst er delt mellem skibsejeren og operatøren, forudsat at de nødvendige betingelser (herunder parternes betaling af tonnageafgifter) er opfyldt. Malta gør gældende, at en for streng tilgang på dette område kan føre til, at skibsejere udflytter deres skibe uden for Unionen, og til højere satser for leje af skibe for shippingvirksomheder i EU.
- (95) Ingen af de bareboatudchartrede skibe, der tidligere er blevet godkendt under tonnagebeskatningsordningen, var blevet bareboatudchartret til tredjemand, jf. den oversigt for perioden 2004-2016, som er blevet forelagt for Kommissionens tjenestegrene.
- (96) Bareboatudchartrede skibe udgør ca. 10 % af de skibe, der falder ind under den maltesiske tonnagebeskatningsordning. Chartringerne var koncerninterne ⁽⁵⁵⁾.
- (97) For at sikre, at det rent juridisk ikke fremover er muligt for egentlige skibsudlejere (herunder udlejere, der udlejer små yachter til fysiske personer ⁽⁵⁶⁾) at blive omfattet af tonnagebeskatningsordningen, har Malta forpligtet sig til at begrænse støtteberettigelsen af bareboatchartring til:
- a) koncerninterne transaktioner ⁽⁵⁷⁾
 - b) egentlige shippingvirksomheders transaktioner med tredjemand i tilknytning til forbigående overkapacitet, hvis chartringen ikke overstiger tre år, og forudsat at den nettotonnage, der udchartres på bareboatbasis til tredjemand, er under 50 % af den tonnagebeskattede virksomheds/koncerns samlede tonnage. Med udtrykket »forbigående overkapacitet« henvises alene til skibe, der erhverves af den godkendte søfartsorganisation med henblik på udøvelse af egne skibsfartsaktiviteter, og det omfatter ikke skibe, der er erhvervet specifikt med henblik på bareboatudchartring.

4.2.2.3. Tonnagebeskatning af transporttjenester leveret på skibe, der udlejes med besætning af andre virksomheder (tids- og rejsebefragtning)

- (98) Malta har bekræftet, at ingen tonnageskattede virksomheder i Malta har indgået i tidsbefragtning eller tilsvarende aktiviteter siden 2004.
- (99) Malta understregede imidlertid, at selve karakteren af skibsfart gør, at skibsejere skal have mulighed for en fleksibel og hurtig beslutningstagning, således at de kan tilpasse sig udviklingen på markedet. Malta understregede, at retningslinjerne for søfart ikke begrænser den maksimale tonnage, som en organisation kan indchartre på bareboatbasis for at være berettiget til støtte i henhold til retningslinjerne for søfart.
- (100) En timechartret flåde er underlagt de generelle flagkrav i den maltesiske lovgivning. Flagkravet finder anvendelse på hele den tonnageskattede flåde ⁽⁵⁸⁾. Alle timechartrede eller rejsechartrede skibe, der er blevet godkendt under den maltesiske tonnagebeskatningsordning siden maj 2004, sejler under EØS-flag.
- (101) Malta præciserede, at der ville blive stillet krav til nye shippingvirksomheder om at sejle under EØS-flag med mindst 25 % af deres tonnageskattede flåde for at kunne blive omfattet af tonnagebeskatningsordningen i overensstemmelse med den tilgang, som Kommissionen har godkendt i sagen om den franske tonnagebeskatningsordning ⁽⁵⁹⁾.

4.2.3. Anvendelse af flagføringsreglen

- (102) I henhold til Taxation Regulations er det først blevet muligt at omfatte skibe, der ikke er registreret under EU/EØS-flag, af tonnagebeskatningsordningen på de i betragtning 27 omhandlede betingelser siden 2010. Langt størstedelen af den maltesiske tonnageskattede flåde (90 %) sejler derfor under EU/EØS-flag.

⁽⁵⁵⁾ En koncern er defineret som to eller flere shippingvirksomheder, der ejes og kontrolleres direkte eller indirekte mere end 50 % procent af de samme personer, samt som en enhed i alle kontrolsituationer (uafhængigt af ejerandel) som defineret i artikel 1 i Rådets syvende direktiv 83/349/EØS af 13. juni 1983 på grundlag af traktatens artikel 54, stk. 3, litra g), om konsoliderede regnskaber (EFT L 193 af 18.7.1983, s. 1) og IFRS 10 »Koncernregnskaber«.

⁽⁵⁶⁾ Små yachter, der ikke svarer til den definition, der henvises til i fodnote 49.

⁽⁵⁷⁾ Jf. fodnote 55.

⁽⁵⁸⁾ Undtagen bareboatudchartrede skibe.

⁽⁵⁹⁾ Kommissionens afgørelse (EU) 2015/667 af 4. februar 2015 om statsstøttesag SA.14551 (2013/C) om Frankrigs ændring af vilkårene for støtte ydet i forbindelse med timechartrede skibe inden for rammerne af tonnageskatteordningen (EUT L 110 af 29.4.2015, s. 15), betragtning 46.

- (103) Malta har givet tilsagn om at kræve, at nye shippingvirksomheder i tonnageskatningsordningen skal have mindst 25 % af deres tonnageskattede flåde under EØS-flag ⁽⁶⁰⁾ og derefter fastholde eller forøge denne andel i overensstemmelse med punkt 3.1 i retningslinjerne for søfart. I medfør af dette tilsagn må andelen af den tonnageskattede virksomheds flåde under EØS-flag ikke falde i gennemsnit over en periode på tre år. En undtagelse fra denne forpligtelse vil først blive indrømmet, når 60 % af den tonnageskattede virksomheds tonnageskattede flåde ⁽⁶¹⁾ sejler under EØS-flag. Der vil blive foretaget en kontrol, når et skib indlemmes i eller tages ud af en tonnageskattet flåde.
- (104) Malta har også afgivet tilsagn om, at hele den strategiske og kommercielle administration skal varetages i EØS.
- (105) Skibe, som ikke drives forretningsmæssigt og strategisk fra EØS, vil kun blive omfattet af tonnageskatningsordningen, hvis de sejler under EØS-flag, undtagen skibe, der udchartres på bareboatbasis på betingelser, der er i overensstemmelse med visse begrænsninger ⁽⁶²⁾.

4.2.4. Tonnageskatningen

- (106) Malta understreger, at den maltesiske tonnageskatningsordning er baseret på nogenlunde det samme princip som den cypriotiske tonnageskatningsordning, som Kommissionen godkendte i 2010. Malta opkræver en årlig tonnageskat i form af et fast beløb afhængigt af fartøjets tonnage.
- (107) Tonnageskatningssatserne i Malta varierer alt efter skibets nettotonnage og alder. I tabel 3 foretages en sammenligning mellem tonnageskatningsniveauet i Malta og de cypriotiske og polske tonnageskatningsordninger, som Kommissionen har godkendt.
- (108) Malta understreger, at hvis man antog, at ændringen i størrelsen af den afgift, der skal betales, udelukkende bestemmes af skibets tonnage ⁽⁶³⁾, ville den anslåede årlige tonnageskat i Malta være meget lig den afgift, der skal betales i Cypern og Polen:

Tabel 3

Netto-tonnage	Malta	Cypern	Polen
2 500	1 000	830	711
8 000	3 200	2 537	2 046
10 000	3 580	3 158	2 531
15 000	4 280	4 161	3 225
20 000	4 880	5 165	3 918
25 000	5 330	6 169	4 473
30 000	5 780	6 808	4 820
40 000	6 480	8 086	5 513
50 000	7 180	8 816	6 207
60 000	7 680	9 546	6 900

- (109) Malta understreger endvidere, at det i beregningen af tonnageskatningen for Polen i tabel 3 antages, at skibene vil være i drift i 365 dage om året. Skibe i den polske tonnageskatningsordning, der ikke er i drift hele året, er berettiget til en forholdsmæssig nedsættelse. I Cypern nedsættes den tonnageskatning, der skal betales for sådanne fartøjer med 25 %, hvis skibet er oplagt i en periode på mindst tre måneder.

⁽⁶⁰⁾ Herunder indchartrede skibe (med besætning eller på bareboatbasis), men uden bareboatudchartrede skibe.

⁽⁶¹⁾ Herunder indchartrede skibe (med besætning eller på bareboatbasis), men uden bareboatudchartrede skibe.

⁽⁶²⁾ Jf. tilsagn 4 i bilaget til denne afgørelse.

⁽⁶³⁾ Standardskattesats, som gælder for skibe i de mest udbredte alderskategorier (10-15 år).

- (110) Malta nedsætter standardskattesatsen for skibe under 10 år. Samtidig øger Malta tonnageafgiftssatsen for skibe på 15 år eller derover. Formålet med denne regel er at tilskynde shippingvirksomheder og operatører til at registrere yngre (og derfor mere effektive og miljøvenlige) fartøjer og tilskynde dem til ikke at registrere ældre fartøjer. Da nyere fartøjer generelt vil være sikrere og mere effektive og mere miljøvenlige end ældre fartøjer, anses denne regel for at støtte det første mål, der er opstillet i punkt 2.2 i retningslinjerne for søfart om at »gøre en sikker, effektiv og miljøvenlig søtransport bedre«. Dette bidrager også til 2020-målene for reduktion af drivhusgasemissioner, som EU har vedtaget.
- (111) Malta gjorde gældende, at stigningen i tonnageafgiftssatsen i takt med fartøjets alder bør tages i betragtning ved vurderingen af det generelle tonnagebeskatningsniveau. I betragtning af nedsættelserne i Polen og Cypern for fartøjer, der ikke er i drift, er satserne under alle omstændigheder — selv med nedsættelsen i Malta — sammenlignelige. Med henblik på en korrekt sammenligning anførte Malta, at sammenligningen mellem Malta og Polen vil se ud som angivet i tabel 4 for et fartøj, der er i drift i 75 % af tiden i Polen:

Tabel 4

Netto-tonnage	Polen	Malta (fartøj 0-5 år)	Malta (fartøj 5-10 år)
2 500	533,25	700	850
8 000	1 535	2 240	2 720
10 000	1 898	2 506	3 043
15 000	2 419	2 996	3 638
20 000	2 939	3 416	4 148
25 000	3 355	3 731	4 530
30 000	3 615	4 046	4 913
40 000	4 135	4 536	5 508
50 000	4 655	5 026	6 103
60 000	5 175	5 376	6 528

- (112) Med hensyn til ministerens skønsbeføjelse til »[...] under sådanne betingelser, som han måtte finde hensigtsmæssige, at fritage ethvert skib eller enhver klasse af skibe fra betaling af alle eller en del af de gebyrer, der skal erlægges i henhold til disse bestemmelser«, forklarede Malta, at denne regel kun finder anvendelse på årlige gebyrer og registreringsgebyrer, også kaldet tonnageafgifter, og kun for at sikre fleksibilitet i situationer, hvor der sættes ind med humanitære og velgørende aktioner. Denne regel er aldrig blevet anvendt.
- (113) Med hensyn til fradrag for tonnageafgift, der er betalt i en anden stat, forklarede Malta, at formålet med den pågældende regel er at undgå dobbeltbeskatning. En enhed, hvis fartøj er blevet tonnagebeskattet i et andet land, bør ikke efterfølgende blive opkrævet den fulde tonnageafgift i Malta. Den maltesiske ordning for lempelse for dobbelt tonnagebeskatning er baseret på metoden med ordinært fradrag (»ordinary credit«), som også anvendes på indkomstskatter. Malta henviste til tidligere erklæringer fra Kommissionen om spørgsmålet, der er i overensstemmelse med denne metode ⁽⁶⁴⁾.
- (114) Lempelsen for dobbeltbeskatning er begrænset til det laveste tonnageafgiftsbeløb opkrævet for fartøjet uden for Malta, eller til 75 % af det maltesiske tonnageafgiftsbeløb, der skulle have været betalt før fradraget. Lempelsen indrømmes kun for de tonnageafgiftsbeløb, der er betalt for samme fartøj af samme godkendte søfartsorganisation i en anden medlemsstat.

⁽⁶⁴⁾ Kommissionens meddelelse »På vej mod et indre marked uden skattemæssige hindringer« (KOM (2001)582 endelig af 23.10.2001) og Kommissionens meddelelse »Samordning af medlemsstaternes systemer for direkte beskatning i det indre marked« (KOM (2006)823 endelig af 19.12.2006).

4.2.5. Afgrænsende foranstaltninger

- (115) Malta hævder, at de afgrænsende foranstaltninger i Taxation Regulations har en effektiv afskrækkende virkning på misbrug og forhindrer en afsmittende virkning på ikke-støtteberettigede aktiviteter.
- (116) I henhold til Taxation Regulations skal godkendte søfartsorganisationer føre særskilte regnskaber, hvor der sondres mellem indtægter og gevinster fra skibsfartsaktiviteter og andre indtægtskilder. Enhver godkendt søfartsorganisation er desuden også forpligtet til at udarbejde regnskaber, der er i overensstemmelse med internationale regnskabsstandarder, som er godkendt af Unionen, og de skal revideres af en statsautoriseret revisor.
- (117) Undladelse af at føre særskilte regnskaber vil automatisk udelukke en shippingvirksomhed fra at drage fordel af skattefritagelserne.
- (118) En godkendt søfartsorganisation har pligt til at lade sig registrere i finansministeriet, hvis organisationen ønsker at blive omfattet af tonnageskatningsordningen.
- (119) En godkendt søfartsorganisation, der er omfattet af tonnageskatningssystemet, er forpligtet til at indgive en årlig selvangivelse, hvor der skelnes klart mellem omfattet og ikke-omfattet indkomst. Hvis en godkendt søfartsorganisations samlede indkomst er omfattet af tonnageskatningsordningen, kan den pågældende organisation i stedet for en selvangivelse indsende en erklæring, som skal forelægges af en kvalificeret person, der er uafhængig af den godkendte søfartsorganisation, f.eks. en statsautoriseret revisor eller en person, der har advokatbesiddelse. Der idømmes strenge sanktioner i tilfælde af urigtige erklæringer eller grov forsømmelse af pligter.
- (120) Tab på indkomstskattepligtige aktiviteter kan ikke modregnes i skattetilsvaret i tonnageskatningsordningen.
- (121) En søfartsorganisation kan ikke til- eller fravælge det maltesiske tonnageskatningssystem, alt efter om den har et skattepligtigt overskud eller underskud. Medmindre den godkendte søfartsorganisation vælger en anden ordning, er den omfattet af tonnageskatningsordningen. Hvis organisationen fravælger ordningen, er denne beslutning uigenkaldelig ⁽⁶⁵⁾.
- (122) Maltesiske søfartsorganisationer må ikke have nogle af deres skibe under tonnageskatningsordningen og nogle under indkomstbeskatningsordningen ⁽⁶⁶⁾.
- (123) Artikel 51 i Income Tax Act indeholder en række vidtrækkende misbrugsbekæmpende bestemmelser, som har til formål at bekæmpe kunstige arrangementer og ordninger, der tager sigte på at opnå en uberettiget skattefordel. Denne generelle bestemmelse om bekæmpelse af misbrug følger Kommissionens henstilling af 6. december 2012 om aggressiv skatteplanlægning ⁽⁶⁷⁾. De misbrugsbekæmpende foranstaltninger understøttes af strenge sanktioner, der pålægges i tilfælde af overtrædelser. I sådanne tilfælde pålægges denne ubetalte skat ud over betalingen af den skyldige skat en rente på 0,54 % pr. måned (6,48 % p.a.) og yderligere sanktioner på op til 1,5 % pr. måned (18 % p.a.).
- (124) Reglerne om fradrag af udgifter i Income Tax Act forudsætter, at der er en direkte forbindelse mellem en udgift og den indkomst, den genererer. I henhold til artikel 14, stk. 1, i Income Tax Act kan en udgift kun fradrages, hvis udgiften »fuldt ud og udelukkende er knyttet til genereringen af indkomsten«. Det er derfor ikke muligt at påberåbe sig princippet om fradrag for udgifter forbundet med generering af skattefri overskud (herunder tonnageskattet overskud) i andre typer skattepligtig indkomst.
- (125) Alle godkendte søfartsorganisationer er forpligtet til at føre korrekte og tilstrækkelige fortegnelser over deres indtægter og udgifter, således at det er nemt at kontrollere den pågældende indkomst og de tilladte fradrag.

⁽⁶⁵⁾ Artikel 6 i Taxation Regulations.

⁽⁶⁶⁾ Artikel 6 i Taxation Regulations.

⁽⁶⁷⁾ EUT L 338 af 12.12.2012, s. 41.

- (126) Malta har forpligtet sig til at pålægge tonnageskattede virksomheder at indgive obligatoriske årlige overensstemmelseserklæringer vedrørende alle kontrollerbare parametre såsom fartøjstype, aktiviteter, som fartøjet indgår i, nettotonnage, antal dage i drift, flag, driftstyper og overholdelse af støtteloftet.

4.3. Beskatning af afkast af aktier i shippingvirksomheder

- (127) Malta redegjorde for det almindelige skattesystem i Malta. I henhold til dette system skal aktionærer ikke opgive ⁽⁶⁸⁾ og betale skat ⁽⁶⁹⁾ af udbytte udbetalt af maltesiske virksomheder. Dette system gælder uden undtagelse for alle sektorer.

4.4. Fritagelse for beskatning af kapitalgevinster hidrørende fra salg eller overdragelse af skibe

- (128) Malta henviser til den relevante maltesiske lovgivning, hvori der stilles krav om, at et skib skal være et tonnageskattet skib for at drage fordel af skattefritagelsen ⁽⁷⁰⁾.
- (129) Malta forklarer endvidere, at det kun er salg af skibe og transaktioner i tilknytning til tonnageskattede skibe, der er blevet købt og solgt af shippingvirksomheder under tonnageskatningsordningen, der har nydt godt af skattefritagelsen. I Malta er afgørelsen om at forlade tonnageskatningsordningen endvidere uigenkaldelig.

4.5. Fritagelse for beskatning af kapitalgevinster i forbindelse med aktier i shippingvirksomheder

- (130) Malta gjorde gældende, at skibsejere (aktionærer) bør have mulighed for at høste frugterne af de skibsfartsaktiviteter, der udøves, for at sikre konkurrenceevnen og de europæiske registres tiltrækningskraft i forhold til tredjelande.
- (131) I henhold til artikel 12, stk. 1, litra c), nr. ii), i Income Tax Act er gevinster eller overskud, der tilfalder eller genereres af personer, der ikke er hjemmehørende i Malta, hidrørende fra overdragelse af aktier eller værdipapirer i en virksomhed, som ikke er et ejendomsselskab, udtrykkeligt fritaget for beskatning, forudsat at den retmæssige ejer af udbyttet ikke er hjemmehørende i Malta og ikke er ejet eller kontrolleret af en eller flere personer, der har sædvanligt ophold i Malta. Der er desuden fastsat en skattefritagelse for kapitalandele i artikel 12, stk. 1, litra u), nr. i), i Income Tax Act, hvori det hedder, at enhver indkomst eller gevinst genereret af et selskab, der er registreret i Malta, fra kapitalinteresser eller fra overdragelse af sådanne kapitalinteresser er skattefritaget.
- (132) I henhold til de dobbeltbeskatningsoverenskomster, som Malta har indgået i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 13, stk. 5, i OECD's modeloverenskomst, tilfalder retten til at beskatte sådanne kapitalgevinster den pågældende persons bopælsland. Malta har dobbeltbeskatningsoverenskomster med alle EØS' medlemsstater.
- (133) Der har siden 2006 kun har været én enkelt transaktion, der indebærer overdragelse af aktier ejet af en maltesisk aktionær. Denne transaktion vedrørte overdragelse af aktier i [...]. Den pågældende skattefritagelse lå et godt stykke under de minimis-tærsklen ⁽⁷¹⁾ og involverede et maksimalt — teoretisk — støttebeløb på under 1 400 EUR i lyset af salgsprisen, selv efter medregning af den tilknyttede fritagelse for afgiften på transaktioner med skibe. Aktionæren modtog ikke yderligere støtte i den pågældende periode og var heller ikke omfattet af tonnageskatning ⁽⁷²⁾.
- (134) Alle andre transaktioner, der er blevet gennemført siden 2004, har været omfattet af fritagelsen for beskatning af kapitalgevinster til fordel for personer, der ikke er hjemmehørende i Malta, i henhold til artikel 12, stk. 1, litra c), nr. ii), i Income Tax Act.
- (135) Malta har forpligtet sig til at fjerne den nuværende sektorspecifikke fritagelse for beskatning af kapitalgevinster hidrørende fra salg af aktier til fordel for personer, der er hjemmehørende i Malta.

⁽⁶⁸⁾ Artikel 68, stk. 1, litra a), i Income Tax Act.

⁽⁶⁹⁾ Artikel 68, stk. 1, litra b), i Income Tax Act.

⁽⁷⁰⁾ Artikel 3, stk. 1, litra b), og artikel 3, stk. 4, i Taxation Regulations.

⁽⁷¹⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 1407/2013 af 18. december 2013 om anvendelse af artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på de minimis-støtte (EUT L 352 af 24.12.2013, s. 1).

⁽⁷²⁾ Shippingvirksomheder, der kun er aktive i maltesiske territorialfarvande, kan ikke omfattes af tonnageskatning, jf. betragtning 52.

4.6. Fritagelse for beskatning af renter eller andre indtægter hidrørende fra finansiering af shippingvirksomheder eller tonnagebeskattede skibe

- (136) Artikel 3, stk. 2, bestemmer, at »ingen skat i henhold til nævnte lov [Income Tax Act] opkræves af renter eller andre indtægter hidrørende fra finansiering af aktiviteter [...] udøvet af godkendte søfartsorganisationer eller fra finansiering af et tonnagebeskattet skib [...]«. Denne fritagelse indrømmes ikke automatisk, men efter anmodning. Malta har bekræftet, at ingen virksomhed nogensinde er blevet indrømmet en sådan fritagelse. De maltesiske myndigheder har bekræftet, at denne fritagelse aldrig er blevet indrømmet, heller ikke efter Maltas tiltrædelse af EU, og at »ingen virksomhed har anmodet herom«.
- (137) Malta har forpligtet sig til at slette artikel 3, stk. 2, i Taxation Regulations.

4.7. Fritagelse for afgift på transaktioner med skibe

- (138) Malta gjorde gældende, at bestemmelserne i Taxation Regulations om, at der ikke opkræves afgift på visse transaktioner med skibe ⁽⁷³⁾, er af informativ karakter. De giver ikke shippingvirksomheder nogen fordel, da disse transaktioner med skibe ikke er afgiftspligtige i henhold til Duty on Documents and Transfers Act, da der generelt kun er afgift på overdragelser af omsættelige værdipapirer, fast ejendom, auktionssalg og forsikringspolicer.

4.8. Fritagelse for afgifter på dokumenter og overdragelser

- (139) Som det var tilfældet med kapitalgevinster hidrørende fra salg af aktier, forklarede Malta, at den afgiftsfritagelse ⁽⁷⁴⁾, der er fastsat i artikel 5 i Taxation Regulations, ikke har haft væsentlig indvirkning i perioden siden 2004 som følge af de tonnagebeskattede virksomheders ejerstruktur og de generelle fritagelser i henhold til Duty on Documents and Transfers Act.
- (140) I henhold til artikel 47, stk. 3, litra d), og artikel 47, stk. 4, i Duty on Documents and Transfers Act pålægges der ikke afgift på værdipapirtransaktioner vedrørende et selskab, hvor mere end halvdelen af den ordinære aktiekapital, stemmerrettighederne og rettighederne til del i overskud besiddes af personer, der ikke er hjemmehørende i Malta og ikke er ejet eller direkte eller indirekte kontrolleret af personer, der er hjemmehørende i Malta, forudsat at de fleste af selskabets forretningsmæssige interesser ligger uden for Malta. Koncerninterne overdragelser i forbindelse med koncernomstrukturering mellem selskaber, hvor majoriteten ejes og kontrolleres af de samme aktionærer, er omfattet af en fritagelse i henhold til artikel 42, stk. 1, litra b), i nævnte lov.
- (141) Malta har bekræftet, at der siden 2004 kun har været én enkelt transaktion, der ikke er omfattet af den generelle afgiftsfritagelse som omhandlet i betragtning 140, hvor aktierne var ejet af en maltesisk aktionær. Skattefordelen ved denne transaktion overskred ikke de minimis-tærsklen, selv efter medregningen af fritagelsen for kapitalgevinstbeskatning ⁽⁷⁵⁾.
- (142) Malta har forpligtet sig til at fjerne fritagelsen fastsat i artikel 5 i Taxation Regulations til fordel for personer, der er hjemmehørende i Malta.

4.9. Tilsagnetenes ikrafttræden

- (143) Malta har forpligtet sig til at sikre, at de nye regler, der vil gøre foranstaltningerne i denne afgørelse forenelige med det indre marked, træder i kraft tre måneder efter datoen for denne afgørelse. Malta har forpligtet sig til fortsat at forvalte tonnagebeskatningsordningen og de øvrige foranstaltninger som omhandlet i denne afgørelse på en måde, som ikke fører til betaling af uforenelig støtte, der herefter skal tilbagesøges hos støttemodtagerne, fra tidspunktet for vedtagelsen af denne afgørelse og indtil tilsagnetene træder i kraft.

⁽⁷³⁾ I henhold til artikel 5 i Taxation Regulations opkræves der ikke afgift ved registrering eller overdragelse af tonnagebeskattede skibe, overdragelsen af rettigheder over skibe og tinglysning af panterrettigheder eller andre behæftelser, jf. også betragtning 40 ff.

⁽⁷⁴⁾ Fritagelsen omfatter navnlig afgiften ved registrering af tonnagebeskattede skibe og pant og overdragelse af aktier, jf. betragtning 41.

⁽⁷⁵⁾ Jf. betragtning 133.

4.10. Berettigede forventninger, retssikkerhed, status som eksisterende støtte

- (144) Malta har gjort gældende, at ordningen skulle betragtes som eksisterende støtte, og at Malta og søfartsorganisationerne har en berettiget forventning herom.
- (145) Maltas tonnagebeskatningsordning og ledsageforanstaltninger blev oprettet i 1973. I denne forbindelse fremsendte Malta de relevante dele af Maltas Merchant Shipping Act af 1973 i sin oprindelige version ⁽⁷⁶⁾, og navnlig artikel 85 og 86, som definerer omfattede skibe og indkomst fritaget for indkomstskat.
- (146) Malta anfører, at disse støtteforanstaltninger blev underkastet førtiltrædelsesscreeningen. Konkurrencespørgsmål i forbindelse med transport, herunder tonnagebeskatning, blev udtrykkeligt medtaget i transportkapitlet under tiltrædelsesforhandlingerne. Malta understreger, at Kommissionen ikke betragtede den maltetiske tonnagebeskatningsordning som problematisk på daværende tidspunkt. Malta gør med henvisning til korrespondance gældende, at de oplysninger, som Malta forelagde om denne ordning, var tilfredsstillende for Kommissionen. Malta henviser specifikt til mødet i tiltrædelseskonferencen vedrørende Maltas tiltrædelse af EU den 26. oktober 2001, hvor det fremgår af Maltas notater, at det blev besluttet at anbefale en midlertidig afslutning af tiltrædelsesforhandlingerne om transportkapitlet. Malta hævder, at Malta i lighed med de søfartsorganisationer, som har draget fordel af tonnagebeskatningsordningen, altid har haft den opfattelse, at ordningen var helt i tråd med retningslinjerne for søfart.
- (147) Kommissionen blev underrettet om den maltesiske lovgivning på området — Merchant Shipping Act og Taxation Regulations — før den 31. august 2004 som krævet i tiltrædelsesakten ⁽⁷⁷⁾. Kommissionen blev underrettet om tonnagebeskatningsordningen i dokument CONF-M 51/00 af 19. oktober 2000 som suppleret ved dokument CONF-M 65/01 af 18. september 2001.
- (148) Den relevante lovgivning blev ikke ændret i perioden mellem tiltrædelsesdatoen og den 1. maj 2007. De nationale bestemmelser blev ændret i 2010 med henblik på at gennemføre de principper, der blev indført ved Kommissionens meddelelse om vejledning om statsstøtte til skibsadministrationselskaber (»vejledningen om skibsadministration«) ⁽⁷⁸⁾.
- (149) Malta mindede Kommissionen om, at tonnagebeskatningsordningen ikke var blevet fremdraget som en af de ordninger, der skulle justeres i forbindelse med udløbet af treårsfristen for ændring af eksisterende støtteforanstaltninger i henhold til tiltrædelsestraktaten, og at Malta derfor betragtede ordningen som eksisterende støtte. I sit brev af 24. april 2007 nævnte Kommissionen kun to støtteforanstaltninger: forpligtelse til offentlig tjeneste — Gozo Channel Co Ltd og forpligtelse til offentlig tjeneste — Sea Malta Co Ltd.

5. BEMÆRKNINGER FRA TREDJEPARTER

- (150) Som nævnt i betragtning 3 modtog Kommissionen bemærkninger fra seks interesserede parter og fra en arbejdstager fra den tyske shippingsektor, som ønsker at være anonym. Disse bemærkninger er opsummeret i betragtning 151-177.

5.1. Skibe, der kan omfattes af tonnagebeskatning

- (151) European Community Shipowners' Association (herefter benævnt »ECSA«) var enig med Kommissionens foreløbige vurdering af, at fiskerfartøjer, olieplatforme og ikke-kommercielle lystyachter ikke kan være omfattet af tonnagebeskatning.

5.2. Tonnagebeskatning af pramme

- (152) Malta International Shipping Council understregede, at en pram uden eget fremdrivningsmaskineri fragter gods, hvorimod en bugserbåd sikrer, at lasten når frem til bestemmelsesstedet. Der var derfor tale om én enkelt operation, og det hvert skib skulle være omfattet af tonnagebeskatning.

⁽⁷⁶⁾ Som ændret ved lov nr. XXIV af 1986 og ved tilføjelse af artikel 85A, der bemyndiger den ansvarlige minister til at godkende, at skibe på under 1 000 nettoton også omfattes af ordningen.

⁽⁷⁷⁾ Akt vedrørende vilkårene for Den Tjekkiske Republiks, Republikken Estlands, Republikken Cyperns, Republikken Letlands, Republikken Litauens, Republikken Ungarns, Republikken Maltas, Republikken Polens, Republikken Sloveniens og Den Slovakiske Republiks tiltrædelse og tilpasningerne af de traktater, der danner grundlag for Den Europæiske Union (»tiltrædelsesakten«) (EUT L 236 af 23.9.2003, s. 33).

⁽⁷⁸⁾ EUT C 132 af 11.6.2009, s. 6.

5.3. Tonnagebeskatning af krydstogtskibe

- (153) Malta International Shipping Council understregede, at drift af krydstogtskibe er synonymt med befordring af passagerer.
- (154) ECSA gjorde gældende, at det primære formål med krydstogtskibe er søtransport, selv når de anvendes til lystsejlad. ECSA fremhævede endvidere, at krydstogtskibe er underlagt samme kontrol og regulering som andre store søgående skibe, og deres søfarende skal opfylde de samme certificeringskrav. De er også omfattet af samme flag- og havnestatskontrol og de samme internationale konventioner som alle andre skibe, der sejler i international fart. Krydstogtindustrien har bidraget væsentligt til at nå målene i retningslinjerne for søfart. Krydstogtindustrien er udsat for konkurrencepres fra tredjelande. I det omfang en EØS-stat eller en medlemsstat pålægger skatter (eller andre omkostninger), der ikke pålægges af andre lande, kan medlemsstaten forvente, at fartøjerne vælger at udflage til en anden stat, hvor de samlede omkostninger er lavere.

5.4. Tonnagebeskatning af kommercielle yachter

- (155) Malta International Shipping Council, Malta Chamber of Commerce, Enterprise and Industry samt Super Yachts Industry Network — Malta understregede, at kommercielle yachter anvendes til befordring af passagerer, hvor der er en stor international konkurrence med offshorecentre om at tiltrække forretninger inden for oprettelse af ejervirksomheder og registrering af kommercielle yachter.

5.5. Tonnagebeskatning af servicefartøjer

- (156) ECSA insisterede på, at der ikke bør være en endelig og udtømmende liste over berettigede skibstyper. Sammenslutningen gjorde gældende, at der ikke er den store forskel på serviceaktiviteter og transportaktiviteter, idet alle aktiviteterne er kommercielle skibsfartsaktiviteter. Den udtrykte tilfredshed med Kommissionens anerkendelse af, at visse servicefartøjer (f.eks. kabelskibe) var berettiget til statsstøtte.

5.6. Indkomst, der kan omfattes af tonnagebeskatning

5.6.1. Beskatning af kapitalgevinster hidrørende fra salg af tonnagebeskattede skibe

- (157) ECSA gjorde gældende, at overskud hidrørende fra køb og salg af aktiver i tilknytning til skibets normale drift kun bør udelukkes fra tonnagebeskatningsordningen, når der ikke er andre aktiviteter end at købe og sælge shippingaktiver. I den foreliggende sag kan virksomheden ikke selv betragtes som leverandør af shippingydelse.
- (158) ECSA fremførte, at kapitalgevinster hidrørende fra salg af skibe også bør omfattes af tonnagebeskatningsordningen, for så vidt angår skibe, der er erhvervet før overgangen til tonnagebeskatningsordningen, og at tonnagebeskatningsordningen bør omfatte retfærdige og rimelige overgangsforanstaltninger, hvor der tages hensyn til eventuelle skattefordringer, der er blevet akkumuleret i perioden før anvendelsen af tonnagebeskatningsordningen.

5.6.2. Tonnagebeskatning af accessoriske tjenester i forbindelse med søtransport

- (159) Ifølge ECSA bør accessoriske aktiviteter indgå naturligt i de shippingydelser, som en søfartsorganisation tilbyder. Sammenslutningen gør gældende, at der ikke er behov for at definere »accessoriske aktiviteter« i forbindelse med anvendelsen af retningslinjerne for søfart, idet det bør overlades til medlemsstaterne at foretage deres egen detaljerede fortolkning under Kommissionens tilsyn.
- (160) ECSA er enig med Kommissionen i, at tjenesteydelser, der udbydes af finansielle institutioner til tonnagebeskattede shippingvirksomheder — såsom lån og garantier — ikke bør betragtes som berettigede »accessoriske aktiviteter«.
- (161) Hvis en virksomheds eneste formål er at drive berettigede skibe, bør hele overskuddet fra skibsfartsaktiviteterne falde ind under tonnagebeskatningsordningen, så længe forretningsaktiviteterne er i overensstemmelse med sædvane og praksis i sektoren.

- (162) ECSA bemærkede, at mange virksomheder opkræver for deres tjenesteydelser på et inklusivt grundlag, og at denne brede tilgang gør, at de ikke behøver at foretage vilkårlige beregninger for at fordele overskuddet. ECSA understregede, at denne brede tilgang understøttes i OECD's modelbeskatningsoverenskomst.
- (163) ECSA anførte, at særskilt fakturerede tjenesteydelser er et nødvendigt og normalt element i den økonomiske drift af de fleste shippingydelser til passagerer. Uden disse ydelser ville skibsfarten være mindre attraktiv for kunderne, og den ville ikke være bæredygtig for shippingvirksomhederne, og de bør derfor kunne omfattes af tonnageskatningsordningen.
- (164) For så vidt angår krydstogter, indeholder transportpakken også en række tjenesteydelser, der tilbydes under rejsen, og som passagerne forventer. ECSA gjorde gældende, at disse tjenesteydelser omfattede kommunikationstjenester, barer, omveksling af valuta, udflugter på land, shopping, sundhed & skønhed og underholdning. I nogle tilfælde, f.eks. i forbindelse med udflugter på land, er disse accessoriske aktiviteter en tjenesteydelse, som krydstogtskibet tilkøber — de »pakkes« normalt af lokale agenter, der sælger dem til krydstogtskibene — og de bør derfor medtages som en berettiget aktivitet.
- (165) ECSA anerkender princippet om at undgå illoyal konkurrence med lokale virksomheder på land og bemærkede, at det ikke ville være acceptabelt, hvis skibene primært blev anvendt som flydende supermarkeder, kasinoer eller stationære hoteller.
- (166) Malta International Shipping Council fremsatte lignende bemærkninger om krydstogt- og passagerpakker.

5.6.3. Tonnageskatning af enheder, der udchartrer berettigede skibe på bareboatbasis

- (167) ECSA gjorde gældende, at medlemsstaterne bør beslutte, hvorvidt der skal indføres restriktioner, herunder under hensyntagen til organiseringen af den nationale skibsfartsindustri og maritime klynge dannelse.
- (168) Norges Rederiforbund forklarede, at bareboatchartring er en udbredt ordning for shippingvirksomheder. Det er imidlertid normalt kun en lille procentdel af shippingvirksomhedernes samlede tonnage, der udchartres på bareboatbasis. Der er kun få virksomheder, som kun ejer skibe, der udchartres på bareboatbasis. Hvis indkomsten fra bareboatudchartring ikke var helt skattefri, ville EØS-skibsejere ikke kunne tilbyde konkurrencedygtige fragtrater. Virksomheder, der servicerer olie- og gasindustrien, som opererer på udenlandske sokler, vil desuden normalt adskille fartøjets ejerskab og driftsaktiviteter for at sikre en konkurrencedygtig drift. Bareboatudchartring er ofte den eneste mulighed for at komme ind på beskyttede udenlandske markeder. Når befragteren er et olierelateret selskab, har befragteren ofte sin egen interne skibsadministrationstjeneste, der administrerer skibets besætning og den tekniske ledelse, som befragteren ønsker at anvende. Der er også områder, hvor den risiko, der er forbundet med bemandingsomkostningerne og adgangen til besætningsmedlemmer, omkostningerne ved og den rettidige adgang til skibsreparationer og andre forhold, der er nødvendige for at sikre skibets drift, skønnes at være uacceptable, og hvor bareboatudchartring derfor foretrakkes.
- (169) Norges Rederiforbund gør gældende, at det ikke vil føre til en forøgelse af statsstøtten til skibsindustrien at give tonnageskattede virksomheder tilladelse til at udchartré skibe på bareboatbasis⁽⁷⁹⁾. Den skattefri shippingindkomst fordeles blot mellem skibsejeren, der udchartré skibet, og den virksomhed, der har skibet i drift (for den virksomhed, der har skibet i drift, nedsættes den skattefri indkomst med den bareboatleje, som er skattefri indkomst for skibsejeren).
- (170) Malta International Shipping Council gjorde gældende, at ejerskab af et skib og skibsdrift skal behandles under ét. Aktiviteter som skibsejer og virksomhed, der har skibet i drift, kan varetages af samme organisation. På andre tidspunkter har forskellige enheder fokus på en aktivitet. Alle de forskellige enheder har omkostninger og ansvar, herunder for at føre tilsyn med, at den primære drift varetages sikkert og effektivt. Det understreges, at den maltesiske lovgivning og international lovgivning pålægger skibsejeren en række omfattende forpligtelser og et stort ansvar, også når skibet udchartres på bareboatbasis. Hvis et udchartret skib indgår i international transport af gods og passagerer, bør både ejeren og befragteren omfattes af tonnageskatningsordningen.

⁽⁷⁹⁾ Sammenlignet med et scenarie, hvor funktionen som skibsejer og virksomhed, der har skibet i drift, varetages af den samme organisation.

5.6.4. Tonnagebeskatning af udlejning af skibe med besætning (tids- og rejsebefragtning)

- (171) ECSA understregede, at chartring skaber direkte og indirekte beskæftigelse for ansatte i søfartserhvervet i Europa, og en fleksibel tilgang bidrager til at fastholde virksomhedernes hjemsteder i EU.
- (172) Med hensyn til Kommissionens afgørelser om, at timechartrede skibes indtrædelse i tonnagebeskatningsordningen er betinget af et minimum af egne søfartsaktiviteter, mente ECSA, at dette krav burde lempes.
- (173) Ifølge Norges Rederiforbund er de fleste shippingvirksomheder af kommercielle årsager repræsenteret i en række maritime knudepunkter verden over, og hvis en international søfartsorganisation har en strategi om at øge andelen af timechartrede skibe i sin flåde, kan den gøre dette uanset eventuelle begrænsninger i de europæiske tonnagebeskatningsordninger. Den kan blot gøre det via et ikke-EØS-hjemmehørende datterselskab.

5.7. Flagføringsregel

- (174) ECSA var af den opfattelse, at retningslinjerne for søfart i alt væsentligt indeholder en pragmatisk fleksibilitet med hensyn til brugen af medlemsstaternes flag, og der bør ikke foretages yderligere stramninger på dette område.

5.8. Afgrænsningsregler

- (175) ECSA understregede, at de berettigede aktiviteter, der kan omfattes af tonnagebeskatningsordningen, skal defineres klart.
- (176) En skibsoperatør kan afgrænse »tilkøb« af tjenesteydelser fra andre aktiviteter, men ikke overskud hidrørende fra andre aktiviteter. Dette armslængdeprincip er almindeligt anvendt i skatteforvaltningen og kaldes kravet om afregningspriser. Hvis en skibsoperatør udbyder tjenester på land, f.eks. transport eller hotelophold som led i en pakke, bør ethvert avancetillæg på tjenesterne over armslængdeomkostningen tonnageskattes. Hvis tjenesterne leveres på markedsvilkår af tredjemand, vil operatørens overskud falde ind under tonnagebeskatningsordningen. Hvis tjenesterne udbydes af skibsoperatørens concern, vil de imidlertid være underlagt interne afregningspriser, og overskud hidrørende fra tilvejebringelse af transport eller hotelophold vil blive udelukket fra tonnagebeskatningsordningen, idet det kun er det beregnede avancetillæg på disse concerninterne tjenester, der kan tonnageskattes.

5.9. Fritagelse for beskatning af overskud fra finansiering af shippingvirksomheder

- (177) ECSA var enig med Kommissionen i, at tjenesteydelser, der udbydes af finansielle institutioner til tonnageskattede shippingvirksomheder — såsom lån og garantier — ikke bør betragtes som »berettigede« eller »accessoriske aktiviteter«.

6. BEMÆRKNINGER FRA MALTA TIL TREDJEPARTERS BEMÆRKNINGER

- (178) Malta er af den opfattelse, at det fremgår klart af de fleste af besvarelsene, at der er en generel tilfredshed med anvendelsen af retningslinjerne for søfart i Malta. Malta bemærkede, at de berørte parter ikke havde nogen indsigelser og støttede de nuværende ordninger.

7. VURDERING AF STØTTEN

7.1. Forekomsten af statsstøtte

- (179) I henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF er »statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med det indre marked, i det omfang den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne«.

- (180) For at den omhandlede støtteforanstaltning skal kunne anses for at udgøre statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF, skal alle følgende betingelser således være opfyldt: i) den skal være finansieret ved hjælp af statsmidler, og foranstaltningen skal kunne tilregnes staten, ii) den skal give modtageren en selektiv fordel ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, og iii) den skal fordreje eller true med at fordreje konkurrencevilkårene og kunne påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.
- (181) I det følgende vil Kommissionen vurdere, om i) tonnageskatningsordningen, ii) fritagelsen for beskatning af kapitalgevinster hidrørende fra salg eller overdragelse af skibe, iii) fritagelsen for beskatning af kapitalgevinster i forbindelse med aktier i shippingvirksomheder, iv) fritagelsen for beskatning af afkast af aktier i shippingvirksomheder, v) fritagelsen for beskatning af renter eller andre indtægter hidrørende fra finansiering af shippingvirksomheder eller tonnageskattede skibe og vi) fritagelsen for visse afgifter på dokumenter og overdragelser (samlet benævnt »de nationale foranstaltningerne«) opfylder de kriterier, der er nævnt i betragtning 180, og derfor udgør statsstøtte.

Statsmidler, tilregning til staten og fordel

- (182) Kommissionen bemærker, at de nationale foranstaltninger vedrører fritagelser for almindelige skatter og afgifter, der normalt skal betales til den maltesiske stat. I tonnageskatningsordningen indrømmes en skatnedsættelse i forhold til den indkomstskat, der normalt skal betales af selskabets indtægter i henhold til Income Tax Act. Fritagelsen for beskatning af afkast og kapitalgevinster i forbindelse med aktier i shippingvirksomheder og af kapitalgevinster hidrørende fra salg eller overdragelse af skibe og af renter eller andre indtægter hidrørende fra finansiering af shippingvirksomheder eller tonnageskattede skibe kan bestå af fritagelser — i henhold til Income Tax Act — indrømmet i henhold til Merchant Shipping Act og Taxation Regulations. Fritagelsen for visse afgifter på dokumenter og overdragelser som fastsat i Duty on Documents and Transfers Act indrømmes i henhold til Merchant Shipping Act og Taxation Regulations. Fritagelsen for betaling af gebyrer efter ministerens skøn er også en fritagelse for betaling af almindelige skatter og afgifter, der normalt skal betales til den maltesiske stat.
- (183) Kommissionen bemærker, at statens tab af skatteprovenu svarer til et forbrug af statsmidler i form af skatteudgifter. Ved at tillade en nedsættelse af eller fritagelse for skatter og afgifter i henhold til Merchant Shipping Act giver Malta afkald på et provenu, dvs. statsmidler. Skatnedsættelsen og -fritagelserne og fritagelsen for afgifter indrømmes derfor ved hjælp af statsmidler. Disse foranstaltninger er blevet gennemført i form af statslig regulering (Merchant Shipping Act, der er vedtaget af parlamentet, og Taxation Regulations, som Malta betragter som afledt lovgivning til gennemførelse af Merchant Shipping Act). Da disse skattemæssige foranstaltninger er indrømmet af de maltesiske myndigheder, kan foranstaltningerne tilregnes staten.
- (184) For at en foranstaltning kan betegnes som statsstøtte, skal den give modtagerne en økonomisk fordel. Kommissionen bemærker, at de nationale foranstaltninger består af en fritagelse for skatter og afgifter, som giver modtageren en fordel i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.
- (185) Kommissionen konkluderer derfor, at:
- i) tonnageskatningen i henhold til tonnageskatningsordningen
 - ii) fritagelsen for betaling af gebyrer efter ministerens skøn
 - iii) fritagelsen for beskatning af kapitalgevinster hidrørende fra salg eller overflytning af skibe
 - iv) fritagelsen for beskatning af kapitalgevinster i forbindelse med aktier i shippingvirksomheder
 - v) fritagelsen for beskatning af afkast af aktier i shippingvirksomheder
 - vi) fritagelsen for beskatning af renter eller andre indtægter hidrørende fra finansiering af shippingvirksomheder eller tonnageskattede skibe
 - vii) fritagelsen for visse afgifter på dokumenter og overdragelser
- indrømmes ved hjælp af statsmidler, kan tilregnes staten og giver modtagerne en fordel.

- (186) I det følgende vurderes de øvrige betingelser for, at en foranstaltning udgør statsstøtte, nemlig foranstaltningens selektive karakter og risikoen for, at den vil fordreje konkurrencen og påvirke samhandelen, særskilt for hver foranstaltning.

7.1.1. Tonnagebeskatningsordningen

Selektiv fordel

- (187) For at en foranstaltning kan betegnes som statsstøtte, skal den være selektiv ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF. Ifølge retspraksis fortolkes selektivitets-kriteriet således, at en foranstaltning betragtes som selektiv, hvis den »delvist skal fritage virksomhederne fra de pekuniære byrder, der følger af en normal anvendelse af det almindelige system med obligatoriske bidrag, som er pålagt ved lov«⁽⁸⁰⁾. En foranstaltning anses derfor for at være selektiv, hvis den afviger fra en normal anvendelse af det almindelige skattesystem.
- (188) Domstolen har foretaget en tretrinsanalyse til brug for vurderingen⁽⁸¹⁾. For det første må det fastslås, hvad der er den almindelige ordning. For det andet må det afgøres, om en bestemt foranstaltning udgør en fravigelse fra den ordning, i det omfang den skiller sig mellem forskellige økonomiske aktører, som i lyset af ordningens iboende formål er i en sammenlignelig faktisk og retlig situation. Vurderingen af, om der er tale om en undtagelse, er et centralt element i denne del af analysen, og den gør det muligt at konkludere, om en foranstaltning umiddelbart lader til at være selektiv. Hvis den pågældende foranstaltning ikke udgør en undtagelse fra den almindelige ordning, er den ikke selektiv. Hvis den imidlertid udgør en undtagelse (og derfor umiddelbart lader til at være selektiv), vil det i analysens tredje etape skulle fastslås, om undtagelsen er begrundet i den (almindelige) ordnings karakter eller generelle opbygning⁽⁸²⁾. Hvis en foranstaltning, der umiddelbart lader til at være selektiv, er begrundet i ordningens karakter eller generelle opbygning, vil den ikke blive anset for selektiv og dermed ikke være omfattet af traktatens artikel 107, stk. 1⁽⁸³⁾.
- (189) Virksomheder i Malta skal betale en selskabsskat på 35 % i henhold til Income Tax Act⁽⁸⁴⁾. Shippingvirksomheder, som har valgt tonnagebeskatningsordningen, er fritaget for beskatning i henhold til Income Tax Act af indkomst fra skibsfartsaktiviteter og betaler i stedet et fast beløb. Kommissionen bemærker, at den i punkt 2.1 omhandlede tonnagebeskatningsordning eller en sammenlignelig ordning ikke er tilgængelig for alle sektorer eller virksomheder og derfor umiddelbart er selektiv. Tonnagebeskatningen gør det muligt for modtagerne at reducere deres skatteudgifter. Denne fravigelse ikke er begrundet i systemets karakter eller generelle opbygning, men er indført med det særlige formål at begunstige og fremme visse aktiviteter.
- (190) På baggrund af ovenstående konkluderer Kommissionen, at tonnagebeskatningsordningen medfører en selektiv økonomisk fordel.

Fordrejning af konkurrencevilkårene og påvirkning af samhandelen

- (191) En foranstaltning, der ydes af en medlemsstat, anses for at fordreje eller true med at fordreje konkurrencevilkårene, hvis det er sandsynligt, at den vil forbedre modtagerens stilling i konkurrencen i forhold til andre virksomheder, som den konkurrerer med⁽⁸⁵⁾. I praksis antages der således at være tale om konkurrencefordrejning i henhold til artikel 107 i TEUF, når staten giver en virksomhed en økonomisk fordel i en liberaliseret sektor, hvor den er eller kan være i konkurrence⁽⁸⁶⁾. Når finansiel støtte fra en medlemsstat styrker en virksomheds stilling i forhold til andre virksomheder, som den konkurrerer med i samhandelen mellem medlemsstaterne, må det antages, at denne samhandel påvirkes af støtten⁽⁸⁷⁾.

⁽⁸⁰⁾ Sag 173/73, Den Italienske Republik mod Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, Sml. 1974, s. 709, præmis 3.

⁽⁸¹⁾ Jf. f.eks. dom af 18.12.2008, Government of Gibraltar mod Kommissionen (T-211/04 og T-215/04, Sml. II, s. 3745, T-211/04 og T-215/04, præmis 143-144).

⁽⁸²⁾ Jf. f.eks. Domstolens dom af 8.9.2011, Kommissionen mod Nederlandene, C-279/08 P, ECLI:EU:C:2011:551, præmis 62, og Domstolens dom af 8.11.2001, Adria-Wien Pipeline, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, præmis 42.

⁽⁸³⁾ Se f.eks. Domstolens dom af 8.9.2011, Paint Graphos m.fl., forenede sager C-78/08-C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, præmis 49 ff., og Domstolens dom af 29.4.2004, GIL Insurance, C-308/01, ECLI:EU:C:2004:252, præmis 60 ff.

⁽⁸⁴⁾ Artikel 56, stk. 6, i Income Tax Act.

⁽⁸⁵⁾ Sag 730/79, Philip Morris, Sml. 1980, s. 267, præmis 11, og forenede sager T-298/07, T-312/97 m.fl., Alzetta, Sml. 2000 II, s. 2325, præmis 80.

⁽⁸⁶⁾ Forenede sager T-298/07, T-312/97 m.fl., Alzetta, Sml. 2000 II, s. 2325, præmis 141-147.

⁽⁸⁷⁾ Sag T-288/97, Friulia Venezia Giulia, Sml. 2001 II, s. 1619, præmis 41.

- (192) Skibsfartsaktiviteter udføres primært på et globalt marked. Derudover er markederne for cabotagesejlads og maritime tjenester begge helt liberaliserede ⁽⁸⁸⁾. Tjenester, der leveres af shippingvirksomheder, som er omfattet af tonnageskatningsordningen, er således åbne for konkurrence mellem medlemsstaterne og mellem medlemsstaterne og tredjelande. Foranstaltningen truer derfor med at fordreje konkurrencevilkårene og kan påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

Konklusion

- (193) I lyset af ovenstående finder Kommissionen, at tonnageskatningen udgør statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

7.1.2. Fritagelsen for betaling af gebyrer efter ministerens skøn

- (194) Den nuværende lovgivning begrænser ikke i tilstrækkelig grad brugen af ministerens skønsbeføjelse til at fritage skibe fra betaling af gebyrer i medfør af Taxation Regulations som anført i betragtning 23 og 112. Den er ikke udformet præcist nok til at begrænse nedsættelsen til de påtænkte ikkeøkonomiske aktiviteter med et humanitært eller velgørende formål.
- (195) De samme overvejelser som anført i betragtning 187 ff. om selektiv fordel og i betragtning 191 ff. om konkurrencefordrejning og påvirkning af samhandelen gælder for foranstaltninger, der potentielt kan indrømmes efter ministerens skøn.

Konklusion

- (196) Kommissionen konkluderer derfor, at muligheden for at fritage yderligere fartøjer efter ministerens skøn udgør statsstøtte i henhold til traktatens artikel 107, stk. 1.

7.1.3. Fritagelse for beskatning af kapitalgevinster hidrørende salg af skibe

- (197) Kapitalgevinster hidrørende fra overdragelse af investeringsgoder beskattes i henhold til artikel 5, stk. 1, litra a), i Income Tax Act. I artikel 3, stk. 1, i Taxation Regulations er kapitalgevinster hidrørende fra salg og overdragelse af tonnageskattede skibe fritaget for beskatning.

Selektiv fordel

- (198) Som nævnt i betragtning 187 anses en foranstaltning for at være selektiv, hvis den afviger fra en normal anvendelse af det almindelige skattesystem. I henhold til artikel 3, stk. 1, i Taxation Regulations er kapitalgevinster hidrørende fra salg af skibe fritaget for beskatning, hvorimod kapitalgevinster hidrørende fra overdragelse af investeringsgoder i princippet beskattes med en fast sats på 35 % i henhold til de almindelige skatteregler i artikel 5, stk. 1, i Income Tax Act. Shippingvirksomheder, som har valgt tonnageskatningsordningen, er fritaget for beskatning i henhold til Income Tax Act af kapitalgevinster hidrørende fra salg af tonnageskattede skibe. Kommissionen bemærker, at denne fritagelse ikke gælder for alle sektorer eller virksomheder og derfor umiddelbart er selektiv. Skattefritagelsen gør det muligt for modtagerne at reducere deres skatteudgifter. Denne fravigelse ikke er begrundet i systemets karakter eller generelle opbygning, men er indført med det særlige formål at begunstige og fremme visse aktiviteter.
- (199) I lyset af ovenstående finder Kommissionen, at fritagelsen for beskatning af kapitalgevinster hidrørende fra salg af skibe udgør en selektiv fordel som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

Fordrejning af konkurrencevilkårene og påvirkning af samhandelen

- (200) Når finansiel støtte fra en medlemsstat styrker en virksomheds stilling i forhold til andre virksomheder, som den konkurrerer med i samhandelen mellem medlemsstaterne, må det som anført i betragtning 191 antages, at denne samhandel påvirkes af støtten ⁽⁸⁹⁾.

⁽⁸⁸⁾ Fra den 1. januar 1993: forordning (EØF) nr. 3577/92 og forordning (EØF) nr. 4055/86.

⁽⁸⁹⁾ Sag T-288/97, Friulia Venezia Giulia, Sml. 2001 II, s. 1619, præmis 41.

- (201) Som nærmere beskrevet i betragtning 192 udføres skibsfartsaktiviteter primært på et globalt marked. Tjenester, der leveres af shippingvirksomheder, som er omfattet af skattefritagelsen for kapitalgevinster, er således åbne for konkurrence mellem medlemsstaterne. Foranstaltningen truer derfor med at fordreje konkurrencevilkårene og kan påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

Konklusion

- (202) I lyset af ovenstående finder Kommissionen, at fritagelsen for beskatning af kapitalgevinster hidrørende fra salg af skibe udgør statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

7.1.4. Fritagelse for beskatning af afkast af aktier i shippingvirksomheder

Selektiv fordel

- (203) Referencesystemet bør defineres som det almindelige skattesystem for afkast. I henhold til artikel 68 i Income Tax Act opkræves ingen personer, uanset om de er hjemmehørende eller ikke-hjemmehørende i Malta, skat af indkomst i form af udbytte. Det fastsættes desuden i artikel 68, at ingen er forpligtet til at opgive udbytteindtægter i selvangivelsen. De maltesiske myndigheder har bekræftet, at den almindelige skattesats for afkast, der modtages af enhver type aktionær i Malta, i princippet er nul. Med hensyn til aktionærer i shippingvirksomheder anføres følgende i artikel 3, stk. 1, litra a), i Taxation Regulations: »ingen yderligere skatter i henhold til Income Tax Act opkræves af indkomsten [...] hidrører fra en godkendt søfartsorganisations skibsfartsaktiviteter«, forudsat at søfartsorganisationen har erlagt alle relevante gebyrer og afgifter. Hverken aktionærer i andre virksomheder end shippingvirksomheder eller i søfartsorganisationer, der har modtaget et afkast fra virksomheder, skal derfor betale udbytteskat. Skattefritagelsen af afkast af aktier i shippingvirksomheder udgør derfor en generel foranstaltning, der ikke har selektiv karakter.

Konklusion

- (204) På grundlag af ovenstående vurdering er fritagelsen for udbytteskat ikke selektiv og udgør derfor ikke statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1.

7.1.5. Fritagelse for beskatning af renter eller andre indtægter hidrørende fra finansiering af shippingvirksomheder eller tonnageskattede skibe

Selektiv fordel

- (205) Kommissionen bemærker, at der er anført en række forskellige aktiviteter⁽⁹⁰⁾ i artikel 84Z, stk. 1, i Merchant Shipping Act, som kan anvendes til at kategorisere en organisation som en søfartsorganisation. I henhold til artikel 3, stk. 2, i Merchant Shipping Act skal finansielle institutioner ikke betale skat i henhold til Income Tax Act af renter eller andre indtægter hidrørende fra finansiering af aktiviteter udøvet af en godkendt søfartsorganisation, der er opført i artikel 84Z, stk. 1, i Merchant Shipping Act, eller fra finansiering af et tonnageskattet skib.
- (206) Som nævnt i betragtning 187 anses en foranstaltning for at være selektiv, hvis den afviger fra en normal anvendelse af det almindelige skattesystem. I henhold til artikel 3, stk. 2, i Taxation Regulations fritages renter eller andre indtægter hidrørende fra finansiering af aktiviteter udøvet af godkendte søfartsorganisationer, der er opført i artikel 84Z, stk. 1, i Merchant Shipping Act, eller fra finansiering af et tonnageskattet skib, fra beskatning, hvorimod renteindtægter hidrørende fra aktiviteter såsom ydelse af lån og garantier beskattes med 35 % i henhold til de almindelige skatteregler i artikel 4, stk. 1, i Income Tax Act. Finansielle institutioner er således fritaget for indkomstskat af indtægter fra finansiering af godkendte søfartsorganisationers bredt definerede aktiviteter og fra finansiering af tonnageskattede skibe.
- (207) Kommissionen bemærker, at denne fritagelse ikke gælder for finansielle institutioner i forbindelse med finansiering af andre virksomheder end godkendte søfartsorganisationer. Fritagelsen er derfor umiddelbart selektiv, da den begunstiger finansielle institutioner, der er aktive inden for finansiering af skibsfartssektoren. Skattefritagelsen gør det muligt for modtagerne at reducere deres skatteudgifter.

⁽⁹⁰⁾ Jf. betragtning 9 i denne afgørelse.

- (208) Kommissionen mener ikke, at det maltesiske indkomstbeskatningssystem karakter eller generelle opbygning kan begrunde den omhandlede fravigelse, men at foranstaltningen er indført med det særlige formål at begunstige og fremme visse aktiviteter.
- (209) I lyset af ovenstående finder Kommissionen, at fritagelsen for beskatning af renter eller andre indtægter fra finansiering af godkendte søfartsorganisationers aktiviteter eller fra finansiering af tonnageskattede skibe udgør en selektiv fordel som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

Fordrejning af konkurrencevilkårene og påvirkning af samhandelen

- (210) De finansielle tjenester leveres primært på et europæisk marked, hvor de finansielle institutioner konkurrerer mod hinanden. Tjenester, der leveres af finansielle institutioner, som er omfattet af skattefritagelsen, er således åbne for konkurrence mellem medlemsstaterne.
- (211) Når finansiell støtte fra en medlemsstat styrker en virksomheds stilling i forhold til andre virksomheder, som den konkurrerer med i samhandelen mellem medlemsstaterne, må det antages, at denne samhandel påvirkes af foranstaltningen ⁽⁹¹⁾. Foranstaltningen truer derfor med at fordreje konkurrencevilkårene og kan påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

Konklusion

- (212) Af ovennævnte grunde konkluderer Kommissionen, at fritagelsen for beskatning af renter eller andre indtægter fra finansiering af shippingvirksomheder eller tonnageskattede skibe udgør en selektiv fordel som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

7.1.6. Fritagelse for beskatning af kapitalgevinster i forbindelse med aktier i shippingvirksomheder

Selektiv fordel

- (213) Som nævnt i betragtning 187 anses en foranstaltning for at være selektiv, hvis den afviger fra en normal anvendelse af det almindelige skattesystem. Personer, der er hjemmehørende i Malta, ville normalt skulle betale en indkomstskat på 35 % i form af beskatning af kapitalgevinster i henhold til Income Tax Act ⁽⁹²⁾. Taxation Regulations indeholder imidlertid en skattefritagelse for kapitalgevinster af aktier i shippingvirksomheder ⁽⁹³⁾. Kommissionen bemærker, at denne fritagelse ikke gælder for alle sektorer eller virksomheder og derfor umiddelbart er selektiv. Fritagelsen udgør en afvigelse fra det almindelige skattesystem, fordi personer, der er hjemmehørende i Malta og har gevinster eller overskud hidrørende fra overdragelse af shippingvirksomheder, befinder sig i en sammenlignelig retlig og faktisk situation som personer, der er hjemmehørende i Malta og har gevinster eller udbytte fra overdragelse af andre virksomheder, i lyset af formålet med skattesystemet, dvs. at beskatte gevinster eller overskud hidrørende fra overdragelse af aktier eller værdipapirer.
- (214) Malta har ikke fremfør argumenter for, at foranstaltningen kunne begrundes i skattesystemets logik. Kommissionen mener ikke, at det maltesiske indkomstbeskatningssystem karakter eller generelle opbygning kan begrunde den omhandlede fravigelse, og konkluderer derfor, at fritagelsen for beskatning af kapitalgevinster hidrørende fra salg af aktier i shippingvirksomheder til fordel for personer, der er hjemmehørende i Malta, er selektiv som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

Fordrejning af konkurrencevilkårene og påvirkning af samhandelen

- (215) Når finansiell støtte fra en medlemsstat styrker en virksomheds stilling i forhold til andre virksomheder, som den konkurrerer med i samhandelen mellem medlemsstaterne, må det som anført i betragtning 191 antages, at denne samhandel påvirkes af støtten.

⁽⁹¹⁾ Sag T-288/97, Friulia Venezia Giulia, Sml. 2001 II, s. 1619, præmis 41.

⁽⁹²⁾ Artikel 5, stk. 1, litra a), nr. ii), i Income Tax Act. Artikel 12, stk. 1, litra c), nr. ii), i Income Tax Act, som fritager gevinster eller overskud, der tilfalder eller genereres af personer, der ikke er hjemmehørende i Malta, hidrørende fra overdragelse af aktier eller værdipapirer i en virksomhed, fra indkomstskat, er derimod ikke relevant for denne selektivitetsvurdering, da den ikke er omfattet af den generelle regel for personer, der er hjemmehørende i Malta.

⁽⁹³⁾ Artikel 3, stk. 1, litra c), i Merchant Shipping Taxation Regulations.

- (216) I den foreliggende sag er personer, der er hjemmehørende i Malta, og som besidder aktier i shippingvirksomheder, udsat for konkurrence og samhandel mellem medlemsstaterne. Investeringsaktiviteterne udføres på et globalt marked. Som nærmere beskrevet i betragtning 192 udføres skibsfartsaktiviteterne primært på et globalt marked. Den undersøgte skatteforanstaltning påvirker derfor samhandelen i Unionen, og den kan potentielt fordreje konkurrencevilkårene mellem medlemsstaterne.

Konklusion

- (217) I lyset af ovenstående finder Kommissionen, at fritagelsen for beskatning af kapitalgevinster hidrørende fra salg af aktier i shippingvirksomheder udgør statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

7.1.7. Fritagelse for afgifter på dokumenter og overdragelser

Selektivitet

- (218) Overdragelse af bl.a. omsættelige værdipapirer er pålagt en afgift i henhold til Duty on Documents and Transfers Act ⁽⁹⁴⁾. Som anført i betragtning 41 indeholder artikel 5 i Taxation Regulations fritagelser for transaktioner vedrørende omsættelige værdipapirer i tilknytning til søfartsorganisationer.
- (219) Som nævnt i betragtning 187 anses en foranstaltning for at være selektiv, hvis den afviger fra en normal anvendelse af det almindelige skattesystem. Artikel 5 i Taxation Regulations udgør en undtagelse fra det almindelige system, da enheder, der foretager transaktioner i værdipapirer i tilknytning til skibsfart, befinder sig i en sammenlignelig faktisk og retlig situation som enheder, der foretager disse transaktioner i tilknytning til enhver anden sektor.
- (220) Kommissionen bemærker, at denne fritagelse ikke gælder for andre sektorer. Fritagelsen er derfor umiddelbart selektiv, da den begunstiger transaktioner i skibsfartssektoren. Fritagelsen gør det muligt for modtagerne at reducere deres udgifter.
- (221) Malta har ikke gjort gældende, at foranstaltningen kunne begrundes i skattesystemets logik. Kommissionen mener ikke, at det maltesiske afgiftssystemets karakter eller generelle opbygning kan begrunde den omhandlede fravigelse.
- (222) I lyset af ovenstående finder Kommissionen, at fritagelsen for afgiften på dokumenter og overdragelser udgør en selektiv fordel som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

Fordrejning af konkurrencevilkårene og påvirkning af samhandelen

- (223) En foranstaltning, der ydes af en medlemsstat, anses for at fordreje eller true med at fordreje konkurrencevilkårene, hvis det er sandsynligt, at den vil forbedre modtagerens stilling i konkurrencen i forhold til andre virksomheder.
- (224) Som nævnt i betragtning 192 er skibsfart en liberaliseret sektor, hvor der både er konkurrence på EU-plan og på verdensplan. Foranstaltningen truer derfor med at fordreje konkurrencevilkårene og kan påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

Konklusion

- (225) Foranstaltningen udgør derfor statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.

7.2. Støttens forenelighed

Retsgrundlag for vurderingen

- (226) I henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF kan støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrøner betragtes som forenelig med det indre marked, når den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse, og denne bestemmelse kan således muligvis danne grundlag for en undtagelse fra det generelle forbud mod statsstøtte. Efter Kommissionens opfattelse udgør artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF det relevante retsgrundlag for vurderingen af den maltesiske tonnagebeskatningsordning.

⁽⁹⁴⁾ Jf. betragtning 40. Artiklen er derimod ikke relevant for nærværende selektivitetsvurdering, da der ikke er afgift på værdipapirtransaktioner vedrørende et selskab, hvor mere end halvdelen af den ordinære aktiekapital, stemmerettighederne og rettighederne til del i overskud besiddes af personer, der ikke er hjemmehørende i Malta, da det ikke er omfattet af denne generelle regel.

- (227) I overensstemmelse med fast retspraksis har Kommissionen med hensyn til anvendelsen af artikel 107, stk. 3, i TEUF en vid skønsbeføjelse, hvis udøvelse indebærer komplicerede økonomiske og sociale vurderinger, som må foretages i en fællesskabssammenhæng. Kommissionen har med vedtagelsen af sådanne vejledende regler og med offentliggørelsen heraf, hvorved det tilkendegives, at den vil anvende dem på de af reglerne omhandlede tilfælde, pålagt sig selv en begrænsning i udøvelsen af sit fornævnte skøn, og kan ikke fravige disse regler uden i givet fald at blive mødt med en sanktion for en tilsidesættelse af almindelige retsgrundsætninger såsom ligebehandlingsprincippet eller princippet om beskyttelse af den berettigede forventning. Kommissionen er særligt på statsstøteområdet således bundet af de rammebestemmelser og meddelelser, som den vedtager, såfremt disse ikke afviger fra traktatens bestemmelser⁽⁹⁵⁾. I overensstemmelse med denne faste retspraksis vil Kommissionen anvende retningslinjerne for søfart den foreliggende sag. I retningslinjerne fastlægges de betingelser, på hvilke en støtteordning til fordel for en medlemsstats søtransportsektor anses for at være forenelig med det indre marked.
- (228) I punkt 2.2 i retningslinjerne for søfart anføres de specifikke formål i Fællesskabets søfartsinteresser, der kan omfattes af støtteordninger med det formål at:
- gøre en sikker, effektiv og miljøvenlig søtransport bedre
 - fremme indflagning eller genflagning i medlemsstaternes registre
 - medvirke til at konsolidere det maritime kompleks i medlemsstaterne og fastholde flådens generelle konkurrenceevne på verdensmarkederne
 - bevare og forbedre den maritime knowhow og beskytte og fremme beskæftigelsen blandt europæiske søfolk.

7.2.1. Tonnagebeskatningsordningen

7.2.1.1. Skibe, der kan omfattes af tonnagebeskatning

- (229) I henhold til punkt 2 i retningslinjerne for søfart omfatter deres anvendelsesområde »søtransport«. For at være i overensstemmelse med retningslinjerne for søfart skal nationale støtteforanstaltninger begrænses til fartøjer, der anvendes til søtransport som defineret i retningslinjerne med henvisning til forordning (EØF) nr. 4055/86 og forordning (EØF) nr. 3577/92⁽⁹⁶⁾.
- (230) I forordning (EØF) nr. 4055/86 defineres »søtransport« som befordring af passagerer og gods med skib mellem en havn i en medlemsstat og en havn eller et offshoreanlæg i en anden medlemsstat eller i et tredjeland.
- (231) I forordning (EØF) nr. 3577/92 defineres »søtransport« som søtransport af passagerer eller gods mellem havne på en og samme medlemsstats fastland eller hovedområde (*fastlandscabotage*) eller søtransport af passagerer eller gods mellem en havn i en medlemsstat og anlæg eller strukturer på denne medlemsstats kontinentalsokkel (*offshorecabotage*) eller søtransport af passagerer eller gods mellem havne på en enkelt medlemsstats fastland eller hovedområde og havne på en eller flere af dens øer, havne på en enkelt medlemsstats øer (*øcabotage*).
- (232) Kommissionen har ligeledes besluttet, at visse aktiviteter, selv om de ikke eller kun delvist er omfattet af definitionen af søtransport, kan sidestilles med søtransport med henblik på anvendelse af punkt 3.1 i retningslinjerne for søfart. Dette er tilfældet for skibe, som udfører redningsaktioner til søs⁽⁹⁷⁾, og for kabelskibe, rørledningsfartøjer, kranfartøjer og forskningsfartøjer⁽⁹⁸⁾, da de kræver tilsvarende kvalificeret personale og ligeledes er udsat for international konkurrence.

⁽⁹⁵⁾ Jf. bl.a. sag C-464/09 P, Holland Malt mod Kommissionen, EU:C:2010:733, præmis 46-47.

⁽⁹⁶⁾ Jf. fodnote 45.

⁽⁹⁷⁾ Kommissionens afgørelse af 13. april 2015 i sag SA.38085 (2013/N) om forlængelse af den italienske tonnagebeskatningsordning (herunder dens anvendelse på skibe, som udfører redningsaktioner til søs og bistand på det åbne hav), betragtning 54 (EUT C 406 af 4.11.2016, s. 1).

⁽⁹⁸⁾ Jf. navnlig Kommissionens afgørelse 2009/380/EF af 13. januar 2009 i om statsstøtte C 22/07 (ex N 43/07) om udvidelse af den ordning, som fritager rederier i Danmark for betaling af indkomstskat og socialsikringsbidrag for søfolk, til at omfatte sandsugnings- og kabelledningsaktiviteter, betragtning 65-72 (EUT L 119 af 15.5.2009, s. 23), og Kommissionens afgørelse af 27. april 2010 i sag N 714/2009, Intégration des transports de la pose de câbles, pose de canalisations, navires de grues et navires de recherche sous le régime de la «tonnage tax», betragtning 44 (EUT C 158 af 18.6.2010, s. 1), Kommissionens afgørelse af 27. april 2010 i sag SA N 714/2009, Nederlandene — Udvidelse af tonnagebeskatningsordningen til at omfatte kabelskibe, rørledningsfartøjer, forskningsfartøjer og kranfartøjer, betragtning 37-46 (EUT C 158 af 18.6.2010, s. 2).

- (233) I indledningsafgørelsen antog Kommissionen, at fiskerfartøjer, pontoner, pramme, lystfartøjer, krydstogtskibe og olieplatforme var omfattet af den maltesiske tonnageskatning, men tvivlede på, om dette var berettiget i lyset af definitionen af søtransport ⁽⁹⁹⁾.
- (234) Malta har præciseret, at selv om alle fartøjer, der er registreret i Malta, betaler en afgift kaldet »tonnageafgift«, er det kun de skibe, der indgår i »skibsfartsaktiviteter« i henhold til Taxation Regulations, der er fritaget for almindelig indkomstskat og begunstiges som »tonnagebeskattede skibe«.
- (235) Kommissionen nærer tvivl om foreneligheden af definitionen af berettigede skibsfartsaktiviteter, der også omfattede aktiviteter »på anden måde foreskrevet« ⁽¹⁰⁰⁾.
- (236) Ifølge Malta er begrundelsen for tilføjelsen af ordene »eller på anden måde foreskrevet« at give den kompetente myndighed passende lovgivningsmæssig fleksibilitet, hvis det bliver relevant at medtage visse nye aktiviteter i definitionen af »skibsfartsaktiviteter« (f.eks. på grund af udviklingen i industrien eller lovgivning på EU-plan). Malta har bekræftet, at der aldrig er blevet udstedt love, forskrifter, bekendtgørelser eller instrukser med det formål at udvide definitionen af skibsfartsaktiviteter.
- (237) Kommissionen bemærker på baggrund af de fremsendte forklaringer fra Malta, at bestemmelsen i artikel 85A, stk. 1, i Merchant Shipping Act, der bemyndiger den ansvarlige minister til at godkende, at fartøjer på under 1 000 nettoton ⁽¹⁰¹⁾ omfattes af tonnageskatningsordningen, ikke fjernede kravet om, at fartøjet skal indgå i international søtransport af gods eller passagerer. Kommissionen bemærker imidlertid ligeledes, at ministerens skønsbeføjelse til at godkende, at fartøjer på under 1 000 nettoton omfattes af tonnageskatningsordningen, ikke er baseret på objektive kriterier. Kommissionen glæder sig derfor over, at Malta har givet det tilsagn, der er anført i bilaget i punkt 18.
- (238) Kommissionen konkluderer, at ordlyden i den maltesiske lovgivning synes at give mulighed for, at aktiviteter, der rækker ud over definitionen af søtransport, kan omfattes af tonnageskatningsordningen ved ministeriel bekendtgørelse. Dette aspekt af den maltesiske tonnageskatningsordning er derfor uforeneligt med retningslinjerne for søfart.

Støtteberettigelsen af pramme uden eget fremdrivningsmaskineri

- (239) Kommissionen udtrykte i indledningsafgørelsen tvivl om støtteberettigelsen af pramme uden eget fremdrivningsmaskineri, fordi de ikke selv udfører transportaktiviteter, men afhænger af andre fartøjer til at trække dem ⁽¹⁰²⁾.
- (240) Efter at have hørt de maltesiske myndigheder og tredjeparter er Kommissionen fortsat af den opfattelse, at pramme uden eget fremdrivningsmaskineri ikke indgår i søtransport, fordi de ikke selv udfører transportaktiviteter, men afhænger af andre fartøjer til at trække dem. Fremdrivningsfartøjet kan beskrives som et fartøj, der indgår i søtransport, men det kan prammen ikke.
- (241) Kommissionen konkluderer, at det rækker ud over definitionen af søtransport at omfatte pramme af tonnageskatningsordningen. Dette aspekt af den maltesiske tonnageskatningsordning er derfor uforeneligt med retningslinjerne for søfart.

Støtteberettigelsen af krydstogtskibe og af kommercielle yachter

- (242) Med hensyn til kommercielle yachter udtrykte Kommissionen i indledningsafgørelsen ⁽¹⁰³⁾ tvivl om, hvorvidt de hovedsagelig blev anvendt til lokale rejser (ofte ferierejser), og nærer tvivl om, i hvilket omfang sådanne skibe skal være omfattet af tonnageskatningsordningen.

⁽⁹⁹⁾ Jf. betragtning 50 i indledningsafgørelsen.

⁽¹⁰⁰⁾ Jf. betragtning 6 i indledningsafgørelsen og betragtning 10 i denne afgørelse.

⁽¹⁰¹⁾ Jf. betragtning 7 i indledningsafgørelsen og betragtning 11 i denne afgørelse.

⁽¹⁰²⁾ Jf. betragtning 50 i indledningsafgørelsen.

⁽¹⁰³⁾ Betragtning 50 i indledningsafgørelsen.

- (243) Støtteberettigelsen af kommercielle yachter og krydstogtskibe bør vurderes på baggrund af Kommissionens meddelelse om fortolkningen af Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 ⁽¹⁰⁴⁾. Det bekræftes i kapitel 3.3 i denne meddelelse, at krydstogter er omfattet af anvendelsesområdet for Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 og forordning (EØF) nr. 4055/86 som søtransport. Krydstogtskibe beforder passagerer ad søvejen mellem havne og indgår således i søtransportaktiviteter. Kommissionen mener derfor, at krydstogtskibe kan omfattes af tonnagebeskatning, forudsat at hovedparten af deres indtægter er rene skibsfartsindtægter. Der redegøres nedenfor i betragtning 266-274 for begrænsninger vedrørende accessoriske tjenester i tilknytning til skibsfartsaktiviteter.
- (244) Transporttjenester, der leveres af kommercielle yachter, falder ind under definitionen af søtransport, forudsat at de omfatter transport af gods og/eller befordring af passagerer ad søvejen mellem havne såvel som mellem en havn og et offshoreanlæg/struktur. Kommissionen mener derfor, at kommercielle yachter, der udfører søfartsaktiviteter mod betaling, kan omfattes af tonnagebeskatning.

Støtteberettigelsen af bugserings- og sandsugningsfartøjer

- (245) I indledningsafgørelsen rejste Kommissionen tvivl om, hvorvidt bugserings- og sandsugningsfartøjer er omfattet af den maltesiske tonnagebeskatningsordning i overensstemmelse med de strenge betingelser, der er fastsat i retningslinjerne for søfart ⁽¹⁰⁵⁾.
- (246) Ifølge retningslinjerne for søfart kan »beskatningsordningerne for virksomheder (f.eks. tonnageafgift) kun anvendes for opmudrings-/sandsugningsfartøjer, hvis aktiviteter udgør »søtransport« [...] for over 50 % af deres årlige driftstids vedkommende og kun for sådanne transportaktiviteter«. For så vidt angår sandsugning, defineres søtransport i punkt 3.1 i retningslinjerne for søfart som »transport på havet af opgravede materialer«, og »opgravning eller sandsugning som sådan« udelukkes. I overensstemmelse med Kommissionens beslutningspraksis ⁽¹⁰⁶⁾ omfatter den støtteberettigede del af sandsugningsfartøjernes aktiviteter sejlsads mellem havn og indvindingsplads, sejlsads mellem forskellige indvindingspladser, sejlsads mellem indvindingsplads og det sted, hvor de indvundne materialer skal losses, aflæsning af opgravede materialer og sejlsads mellem lossested og havn. Sandsugning og sandsugning under sejlsads betragtes derimod ikke som en søtransportaktivitet.
- (247) For så vidt angår slæbebåde, anføres det klart til retningslinjerne for søfart, at »bugseringsaktiviteter, der udføres bl.a. i havne, eller som består i at bistå fartøjer med egen fremdrift med at lægge til i en havn, ikke anses for »søtransport««. Bugsering er desuden kun omfattet af retningslinjerne for søfarts anvendelsesområde, hvis over 50 % af de bugseringsaktiviteter, der rent faktisk udføres af en slæbebåd i et givet år, udgør søtransport (dette vil bl.a. omfatte bugsering af pramme mellem havne eller mellem en havn og et offshoreanlæg/struktur eller bugsering af fartøjer, der på grund af en teknisk fejl ikke selv kan sejle).
- (248) Kravet om, at over 50 % af bugseringsaktiviteterne skal udgøre søtransport i forbindelse med bugserings- og sandsugningsaktiviteter, er ikke blevet formelt og udtrykkeligt fastlagt i den maltesiske lovgivning, jf. betragtning 246 og 247. Kommissionen er af den opfattelse, at den maltesiske lovgivning synes at give mulighed for at omfatte indtægter fra opmudrings-/sandsugningsfartøjer og slæbebåde af tonnagebeskatning uden begrænsninger. Kommissionen mener derfor ikke, at de nationale foranstaltninger, der i øjeblikket er gældende i Malta for bugsering og sandsugning, er i overensstemmelse med de betingelser, der er fastsat i retningslinjerne for søfart.

Støtteberettigelsen af service- og hjælpefartøjer og andre fartøjer

- (249) Kommissionen anmodede i indledningsafgørelsen om at få defineret de service- og hjælpefartøjer, der er omfattet af den maltesiske tonnagebeskatningsordning, og om at få afklaret, på hvilket grundlag de er omfattet af ordningen ⁽¹⁰⁷⁾.
- (250) Kommissionen havde umiddelbart den opfattelse, at den maltesiske ordning gjorde det muligt at omfatte en bred vifte af service- og hjælpefartøjer af tonnagebeskatningsordningen.

⁽¹⁰⁴⁾ Meddelelse af 22.4.2014, COM(2014) 232 final.

⁽¹⁰⁵⁾ Jf. betragtning 46 i indledningsafgørelsen.

⁽¹⁰⁶⁾ Jf. navnlig beslutning 2009/380/EF, betragtning 79-80.

⁽¹⁰⁷⁾ Jf. betragtning 51 i indledningsafgørelsen.

- (251) Kommissionen spurgte, om kabelreparationsskibe, dykkerhjælpesartøjer, oliebrøndstimuleringsartøjer, lodsartøjer, undersøgelsesskibe, hydrografiske undersøgelses- og konstruktionsartøjer, der leverer offshore-tjenester, og mobile platforme var blevet omfattet af ordningen, og anførte, at Kommissionen ikke havde tilstrækkelige oplysninger til at kunne fastslå, om medtagelsen af sådanne artøjer/strukturer i ordningen ville være i overensstemmelse med retningslinjerne for søfart. Malta har præciseret, at disse artøjer ikke var omfattet af tonnageskatningsordningen.
- (252) Kommissionen anerkender, at visse sidestillede aktiviteter kan være omfattet af bestemmelserne i retningslinjerne for søfart, selv om de ikke falder ind under den strenge definition af søtransport. Dette er tilfældet for drift af artøjer, der er specialiseret i servicering af offshoreaktiviteter eller udfører installations- og vedligeholdelsesaktiviteter (f.eks. kabelskibe, rørledningsartøjer, forskningsartøjer og kranartøjer) ⁽¹⁰⁸⁾, eller for skibe, som udfører redningsaktioner til søs og bistand på det åbne hav, hvis de kræver tilsvarende kvalificeret personale og ligeledes er udsat for international konkurrence ⁽¹⁰⁹⁾.
- (253) Malta har gjort det klart, at landet fremover ønsker at omfatte kabelskibe, rørledningsartøjer, kranartøjer og forskningsartøjer af tonnageskatning i overensstemmelse med Kommissionens praksis som beskrevet i betragtning 252. Malta har forpligtet sig til at afspejle dette udtrykkeligt i sin lovgivning ⁽¹¹⁰⁾. På baggrund af denne fremtidige lovgivning vil kabelskibe, rørledningsartøjer, kranartøjer og forskningsartøjer således blive omfattet af tonnageskatning på en måde, der er forenelig med en analog anvendelse af retningslinjerne for søfart.
- (254) For så vidt angår den nuværende anvendelse af tonnageskatningsordningen på maltesiske »service- og hjælpesartøjer«, har Malta afklaret, at de aktiviteter, der er omfattet af dette begreb, vedrører transport af gods og/eller befordring af passagerer ad søvejen mellem havne eller mellem en havn og et offshoreanlæg/struktur, og dermed udgør søtransport ⁽¹¹¹⁾. Disse artøjer er derfor omfattet af retningslinjerne for søfart.

Støtteberettigelsen af fiskerartøjer

- (255) I indledningsafgørelsen ⁽¹¹²⁾ udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt fiskerartøjer var omfattet af tonnageskatningsordningen.
- (256) Kommissionen mener ikke, at det primære formål med fiskerartøjer er transport af gods og passagerer ad søvejen mellem havne eller mellem en havn og et offshoreanlæg/struktur som krævet i retningslinjerne. Fiskerartøjer har desuden ikke de karakteristika, som visse artøjer har, og som ville gøre det muligt for Kommissionen at godkende deres inddragelse i tonnageskatningsordningen i overensstemmelse med en analog anvendelse af retningslinjerne for søfart ⁽¹¹³⁾.
- (257) Kommissionen mener derfor ikke, at inddragelsen af fiskerartøjer i tonnageskatningsordningen er forenelig med det indre marked.

Støtteberettigelsen af olieplatforme

- (258) Kommissionen gentager den holdning, som den gav udtryk for i indledningsafgørelsen i sagen om den belgiske tonnageskatningsordning ⁽¹¹⁴⁾, navnlig om, at retningslinjerne ikke vedrører udnyttelse af naturressourcer til havs.

⁽¹⁰⁸⁾ Jf. betragtning 231 i denne afgørelse.

⁽¹⁰⁹⁾ Ved vurderingen af, om nye skibstyper kan omfattes af tonnageskatning, undersøger Kommissionen, om der er fare for, at de virksomheder, der driver de pågældende serviceartøjer, flytter deres landbaserede aktiviteter uden for EU for at finde mildere skatteklimaler og derefter genflage disse artøjer under tredjelandsflag. Kommissionen kan overveje at anvende retningslinjerne for søfart analogt på virksomheder, der driver serviceartøjer, hvis følgende betingelser er opfyldt: Disse virksomheder skal operere på et globalt marked og stå over for de samme udfordringer med hensyn til global konkurrence og udflytning af landbaserede aktiviteter som virksomhederne i EU's søtransportsektor. De pågældende serviceartøjers aktiviteter skal være underlagt de samme retlige rammer som EU's søtransport, for så vidt angår arbejdstagerbeskyttelse, tekniske krav og sikkerhed. I forbindelse med disse aktiviteter skal der stilles krav om kvalificerede søfolk med tilsvarende kvalifikationer som søfolk, der arbejder på traditionelle søtransportsskibe. Søfolk om bord på kabelskibe skal være underlagt de samme arbejds- og socialretlige betingelser som andre søfolk. Serviceartøjer skal være søgørende skibe, og de skal underkastes samme tekniske og sikkerhedsmæssige kontrolforanstaltninger som søtransportsskibe.

⁽¹¹⁰⁾ Jf. betragtning 2 i denne afgørelse.

⁽¹¹¹⁾ Jf. navnlig punkt 4.2.1.6 og fodnote 2 i tabel 2 i denne afgørelse.

⁽¹¹²⁾ Jf. betragtning 50 i indledningsafgørelsen.

⁽¹¹³⁾ Jf. betragtning 252 i denne afgørelse.

⁽¹¹⁴⁾ Kommissionens beslutning af 19. marts 2003, betragtning 65-72 (EUT C 145 af 21.6.2003, s. 4).

- (259) Kommissionen konkluderer derfor, at det ikke er i overensstemmelse med retningslinjerne for søfart at omfatte olieplatforme af tonnagebeskatningsordningen.

7.2.1.2. Indtægter fra tonnagebeskattede skibe, der er omfattet af tonnagebeskatning

Indtægter fra bareboatudchartring

- (260) Kommissionen udtrykte i indledningsafgørelsen ⁽¹¹⁵⁾ tvivl om de manglende lovgivningsmæssige begrænsninger med hensyn til indtægter fra bareboatchartring.
- (261) Kommissionen mener ikke, at bareboatudchartring som hovedregel bør være berettiget til skattemæssig særbehandling, selv om der er tale om en lovlig økonomisk aktivitet. Kommissionen har i tidligere afgørelser ⁽¹¹⁶⁾ vurderet, at egentlige skibsudlejere ikke kan anses for at levere tjenesteydelser inden for søtransport og derfor ikke bør være omfattet af en tonnagebeskatningsordning.
- (262) Kommissionen mener, at ovennævnte princip ikke kun bør gælde for kontrakter om bareboatudchartring, der indgås med shippingvirksomheder, men også for kontrakter, der indgås med de endelige brugere i sektoren for fritidsfartøjer. Behandlingen af bareboatudchartring bør ikke være forskellig afhængigt af typen af befragter, da det væsentlige krav i henhold til retningslinjerne for søfart er, at støttemodtageren leverer tjenesteydelser inden for søtransport som defineret i de relevante rådsforordninger.
- (263) Det forholder sig imidlertid anderledes i forbindelse med *koncerninterne* kontrakter. Koncernintern bareboatudchartring kan være forenelig med det indre marked i henhold til retningslinjerne for søfart, da søtransporten udføres af støttemodtageren som en koncern gennem en koncernintern leasingstruktur. Hvorvidt den enhed, der er omfattet af tonnagebeskatningsordningen, ønsker at have: i) en juridisk enhed, der både udfører søtransport og ejer fartøjet, eller ii) to juridiske enheder, hvor den ene udfører søtransport og den anden ejer skibet og leaser det til førstnævnte (f.eks. af finansieringsårsager), bør som hovedregel ikke gøre nogen forskel i forhold til retningslinjerne for søfart. I denne forbindelse bemærker Kommissionen, at koncernintern bareboatudchartring blev ubetinget accepteret i Kommissionens afgørelse om den irske tonnagebeskatningsordning ⁽¹¹⁷⁾. Kommissionen bemærker, at koncernintern bareboatchartring er i overensstemmelse med retningslinjerne for søfart, da målet fortsat er at »bevare og forbedre den maritime knowhow og beskytte og fremme beskæftigelsen blandt europæiske søfolk« og »medvirke til at underbygge det maritime kompleks i medlemsstaterne og fastholde flådens generelle konkurrenceevne på verdensmarkederne«.
- (264) Ud over i forbindelse med koncerninterne transaktioner kan Kommissionen acceptere en vis fleksibilitet i forbindelse med egentlige shippingvirksomheder og ligestillede virksomheder ⁽¹¹⁸⁾, hvis alle følgende betingelser er opfyldt ⁽¹¹⁹⁾:
- Bareboatudchartringen skal være knyttet til en forbigående overskudskapacitet i en periode på op til tre år.
 - Bareboatudchartringen skal begrænses til maksimalt tre år.
 - Den forbigående overskudskapacitet skal have forbindelse til den støttemodtagende shippingvirksomheds egne shippingydelser, og overskudskapacitet, der specifikt er erhvervet (købt eller lejet) med henblik på chartring, kan således ikke omfattes af tonnagebeskatning.

⁽¹¹⁵⁾ Jf. betragtning 58 i indledningsafgørelsen.

⁽¹¹⁶⁾ Jf. navnlig Kommissionens afgørelse 2014/200/EU af 17. juli 2013 om Spaniens støtteordning SA.21233 c/11 (ex NN/11, ex CP 137/06) — Skatteordning for finansielle leasingaftaler, også kendt som den spanske leasingbeskatningsordning (EUT L 114 af 16.4.2014, s. 1), Kommissionens afgørelse af 20. december 2011 i sagen om den finske tonnagebeskatningsordning N448/2010, betragtning 32 (EUT C 220 af 25.7.2012, s. 1), og Kommissionens afgørelse af 1. april 2015 i sagen om den kroatiske tonnagebeskatningsordning SA.37912, betragtning 86f (EUT C 142 af 22.4.2016, s. 6).

⁽¹¹⁷⁾ Kommissionens beslutning af 11. december 2002 i sag N 504/02 (EUT C 15 af 22.1.2003, s. 5), betragtning 17-24.

⁽¹¹⁸⁾ F.eks. virksomheder, der opererer kabelskibe, rørledningsfartøjer, kranfartøjer og forskningsfartøjer samt skibe, som udfører redningsaktioner til søs og bistand på det åbne hav.

⁽¹¹⁹⁾ Jf. f.eks. Kommissionens afgørelse i sagen om den finske tonnagebeskatningsordning, betragtning 32, sagen om den irske tonnagebeskatningsordning, betragtning 28, og sagen om den kroatiske tonnagebeskatningsordning, betragtning 86 og fodnote 23.

d) Den bareboatudchartrede kapacitet må ikke overstige en maksimal procentandel af søfartsorganisationens flåde under tonnageskatningsordningen, som ikke må være højere end 50 %. Hvis mere end 50 % af den tonnageskattede virksomheds flåde er bareboatudchartret, kan denne aktivitet efter Kommissionens opfattelse ikke klassificeres som en »accessorisk aktivitet«. På den anden side vil en lavere maksimal grænse ikke være på sin plads, da den kunne medføre forskelsbehandling af små operatører.

(265) Da den gældende lovgivning i Malta ikke udelukker egentlige skibsudlejere fra tonnageskatningsordningen, er denne lovgivning ikke forenelig med retningslinjerne for søfart.

Krydstogtskibe og accessoriske indtægter

(266) I indledningsafgørelsen ⁽¹²⁰⁾ bemærkede Kommissionen, at operatører af krydstogtskibe tilbød kasino, spa, underholdning og andre tjenester. Det formodes, at sådanne tjenester kan udgøre et krydstogtskibs primære aktivitet og indtægtskilde. Kommissionen var derfor i tvivl om, i hvilket omfang krydstogtskibe kan være omfattet af en tonnageskatningsordning.

(267) I indledningsafgørelsen ⁽¹²¹⁾ bemærkede Kommissionen desuden, at de maltesiske retsakter ikke indeholdt nogen præcis vejledning om, hvilke typer aktiviteter der kan være omfattet af tonnageskatningen som accessoriske aktiviteter. Det er nødvendigt at indføre klare begrænsninger for at sikre, at udbydere, der omfattes af tonnageskatningsordningen, er egentlige udbydere af tjenesteydelser inden for søtransport.

(268) I sagen om den cypriotiske tonnageskatningsordning ⁽¹²²⁾ fandt Kommissionen ligeledes i forbindelse med søtransport af passagerer, at »alle hotel-, catering-, underholdnings- og butikshandelsaktiviteter om bord på et berettiget skib« kan omfattes af tonnageskatning, »hvis disse tjenester er knyttet til søtransport af passagerer med det pågældende skib, og hvis alle tjenesterne forbruges eller anvendes om bord på det pågældende skib«. I sagen om den britiske tonnageskatningsordning ⁽¹²³⁾ vurderede Kommissionen ligeledes, at »tjenester eller faciliteter i tilknytning til kerneaktiviteterne som er en del af den samlede pakke, der tilbydes kunderne, kan omfattes af tonnageskatning, forudsat disse sandsynligvis ikke vil kunne genere en fortjeneste, hvis de almindelige skatteregler skulle anvendes«. I sagen om den belgiske tonnageskatningsordning ⁽¹²⁴⁾ fastslog Kommissionen, at indtægter fra salg af produkter, der ikke er beregnet til forbrug om bord, f.eks. luksusvarer ⁽¹²⁵⁾, og fra spil og kasinoer samt indtægter fra udflugter på land ⁽¹²⁶⁾ ikke kan omfattes af tonnageskatning.

(269) Kommissionen henviser også til sin afgørelse i sagen om den finske tonnageskatningsordning ⁽¹²⁷⁾ og den litauiske tonnageskatningsordning ⁽¹²⁸⁾, hvor Kommissionen accepterede, at havneterminaloperationer såsom ind- og udskibning af passagerer, lastning/losning samt administrative tjenester og forsikringstjenester, som er tæt forbundet med transporten af passagerer eller varer, kan være omfattet af tonnageskatning. I sin afgørelse i sagen om den belgiske tonnageskatningsordning accepterede Kommissionen desuden, at afkast på kortfristede investeringer af driftsmidler er en følge af gængse finansieringstransaktioner og derfor kan være underlagt tonnageskatning, for så vidt det svarer til det finansielle produkt af rederiets normale omsætningsaktiver i forbindelse med udøvelsen af berettigede aktiviteter ⁽¹²⁹⁾.

(270) I lyset af ovennævnte beslutningspraksis og i erkendelse af, at det vil være uhensigtsmæssigt at opstille en endelig liste over tjenester, der kan omfattes af tonnageskatning som accessoriske tjenester, finder Kommissionen, at det er nødvendigt at indføre visse begrænsninger for at sikre, at tonnageskattede virksomheder er egentlige udbydere af tjenesteydelser inden for søtransport. Princippet er, at indtægterne fra berettigede skibe først og fremmest bør være rene skibsfartsindtægter.

⁽¹²⁰⁾ Jf. betragtning 50 i indledningsafgørelsen.

⁽¹²¹⁾ Jf. betragtning 63 i indledningsafgørelsen.

⁽¹²²⁾ Kommissionens afgørelse af 24. marts 2010 i sag SA.30338, betragtning 26 (EUT C 144 af 3.6.2010, s. 28).

⁽¹²³⁾ Kommissionens afgørelse af 12. juli 2000 i sag SA.15810 (EFT C 258 af 9.9.2000, s. 3).

⁽¹²⁴⁾ Kommissionens afgørelse 2005/417/EF af 30. juni 2004 om Belgiens påtænkte iværksættelse af en række fiskale foranstaltninger til fordel for søtransportsektoren (EUT L 150 af 10.6.2005, s. 1), betragtning 47.

⁽¹²⁵⁾ Undtagen alkohol, tobak og parfumer.

⁽¹²⁶⁾ Tilkøbte ydelser.

⁽¹²⁷⁾ Jf. fodnote 116, betragtning 9 og 31.

⁽¹²⁸⁾ Kommissionens afgørelse af 24. april 2017 i sag SA.45764, betragtning 9 (EUT C 219 af 7.7.2017, s. 4).

⁽¹²⁹⁾ Jf. fodnote 114, betragtning 139-141.

- (271) Rene indtægter er indtægter fra billetsalg eller gebyrer på godstransport og i forbindelse med passagertransport fra udlejning af kabiner i forbindelse med sørejse og salg af mad og drikkevarer til umiddelbar fortæring om bord. Accessoriske indtægter er indtægter fra andre former for tjenester, som ofte leveres om bord (navnlig inden for passagerbefordring), og som ikke i uforholdsmæssig grad truer med at fordrøje konkurrencen med landbaserede udbydere, der beskattes efter de almindelige skatteregler. Eksempler på accessoriske tjenester ville være leje af reklameskilte om bord, salg af varer og levering af tjenester, der normalt tilbydes på passagerskibe, herunder spa, frisør, spil og andre underholdningstjenester, udlejning af lokaler på skibet til butikker og tjenesteudbydere, formidling af lokale udflugter osv. Efter Kommissionens opfattelse bør kerneindtægterne altid dække mere end 50 % af fartøjets samlede bruttoindtægter (kerneindtægter og accessoriske indtægter).
- (272) På samme måde bør konkurrenceforvridninger i forhold til tjenester på land begrænses. Dette kræver bl.a., at tjenester på land, f.eks. lokale udflugter eller transport, som er inkluderet i den samlede servicepakke, skal tilkøbes fra ikke-forretningsmæssigt forbundne virksomheder eller på armslængdevilkår fra koncernens enheder, der indkomstbeskattes efter de almindelige regler.
- (273) Indgåelsen af aftaler, der ikke er sædvanlige for søtransportsektoren, f.eks. om erhvervelse af biler, husdyr og ejendom, bør heller ikke være omfattet af tonnageskatningsordningen. Disse indtægter har ingen tilknytning til søtransport overhovedet og bør derfor aldrig kunne omfattes af tonnageskatning, hverken som kerneindtægter eller accessoriske indtægter.
- (274) Da den maltesiske tonnageskatningsordning ikke indeholder klare bestemmelser om omfanget af de accessoriske aktiviteter og om, i hvilken udstrækning de kan drage fordel af tonnageskatning, garanterer ordningen ikke, at det kun er egentlige shippingvirksomheders accessoriske indtægter, der kan omfattes af tonnageskatning. Dette aspekt af den maltesiske tonnageskatningsordning er derfor uforeneligt med retningslinjerne for søfart.

7.2.1.3. Tonnageskatningsniveauet

- (275) Det anføres i punkt 3.1, næstsidste afsnit, i retningslinjerne for søfart, at Kommissionen for at fastholde balancen i tonnageskatningen kun vil godkende ordninger, der beskatter den samme tonnage i rimelig overensstemmelse med de ordninger, som allerede er blevet godkendt.
- (276) Kommissionen bemærker, at metoden til beregning af den maltesiske tonnageskatning er forskellig fra den, som anvendes af størstedelen af medlemsstaterne. De fleste medlemsstater fastsætter en såkaldt »antaget profit« for de forskellige kategorier af skibe på grundlag af deres tonnage, hvorpå de benytter den nationale selskabsskat. Kommissionen anerkender, at der kan anvendes forskellige metoder til beregning af tonnageskatningen, forudsat at den endelige skattebyrde for et givet skib ikke ligger under det niveau, der allerede er blevet godkendt af Kommissionen.
- (277) De gældende tonnageskatningssatser i Malta sammenlignet med de gældende satser i andre medlemsstater (i EUR) er anført i betragtning 106-114. Kommissionen bemærker, at det endelige beskatningsniveau for maltesiske virksomheder svarer til den gennemsnitlige sats i resten af Unionen.
- (278) Den maltesiske ordning omfatter en nedsættelse af satsen for skibe på under 10 år. Malta har gjort gældende, at formålet hermed er at tilskynde til anvendelsen af mere effektive og miljøvenlige skibe i overensstemmelse med målene i punkt 2.2 i retningslinjerne for søfart. I den maltesiske tonnageskatningsordning pålægges højere satser for skibe, der er over 15 år.
- (279) De tal, som Malta har fremlagt med henblik på en sammenligning med de gældende tonnageskatningssatser i andre medlemsstater, er baseret på den typiske rente som fastsat i Merchant Shipping Act uden korrektion for skibets alder, og denne rente er ikke et tilstrækkeligt grundlag for en direkte sammenligning, da de tal, som Malta har forelagt, også er baseret på et stort antal dage med inaktivitet og reparation i forbindelse med beskrivelsen af satserne i de andre medlemsstater. Hvis man ser på den laveste sats i Malta for et nyt skib, er de nedsatte satser imidlertid stadig højere end satserne i Polen for ethvert fartøj, der er i brug 359 dage om året (98 %) eller derunder.

- (280) Kommissionen bemærker, at nedsættelsen på op til 75 % og muligheden for en nedsættelse/fritagelse efter ministerens skøn, jf. betragtning 71-73 i indledningsafgørelsen, ikke vedrører tonnageafgiften under ordningen, men det (tvetydige) begreb »tonnageafgift«, der betales ved registrering af et fartøj. Maltas tilsagn om at ændre tonnagebeskatningslovgivningen for at undgå den tvetydige anvendelse af udtrykket »tonnageafgift« vil gøre dette klart fremover.
- (281) Oplysningerne fra de maltesiske myndigheder vedrørende de gældende tonnageafgiftssatser og de beregninger, som Kommissionen har foretaget, viser, at tonnageafgiftssatserne i Malta tilsyneladende ikke er lavere end de satser, der tidligere er blevet godkendt af Kommissionen. Kommissionen konkluderer derfor, at tonnageskattesatsen i Malta er i overensstemmelse med bestemmelserne i punkt 3.1 i retningslinjerne for søfart.

7.2.1.4. Flagkravet

- (282) I indledningsafgørelsen fandt Kommissionen, at de fastsatte flagkrav i den maltesiske lovgivning var mindre strenge end kravene i retningslinjerne for søfart ⁽¹³⁰⁾.
- (283) I henhold til punkt 3.1. i retningslinjerne for søfart kan skibsredere, der registrerer nogle af deres skibe uden for EØS, fortsat omfattes af en EØS-tonnagebeskatningsordning, hvis de driver mindst 60 % af deres tonnage under EØS-flag. Hvis andelen af deres flådetonnage under EØS-flag ligger under 60 %, kan de stadig registrere nye skibe uden for EØS, hvis i) andelen af deres flådetonnage under EØS-flag ikke er faldet siden den 17. januar 2004, eller ii) den samlede andel af alle skattepligtige fartøjer under EØS-flag i den pågældende medlemsstat ikke er faldet inden for de seneste tre år.
- (284) Den maltesiske tonnagebeskatningsordning sikrer imidlertid ikke, at betingelserne i betragtning 283 overholdes. En støttemodtager kan navnlig stadig drage fordel af den maltesiske tonnagebeskatningsordning, hvis den pågældende støttemodtager ikke har reduceret andelen af sin tonnagebeskattede flåde under EØS-flag i løbet af en periode på tre år ⁽¹³¹⁾. En støttemodtager kan navnlig stadig drage fordel af den maltesiske tonnagebeskatningsordning, hvis den pågældende støttemodtager blot forpligter sig til at øge eller fastholde andelen af sin tonnagebeskattede flåde under EØS-flag ⁽¹³²⁾. Kommissionen mener derfor ikke, at tonnagebeskatningsordningen indeholder tilstrækkelige garantier til at sikre, at tonnagebeskattede virksomheder, der også har skibe, som ikke er registreret i EØS, i deres flåde, øger eller fastholder andelen af flådetonnagen under EØS-flag, og dermed til at sikre, at andelen af tonnage under EØS-flag forbliver på et tilfredsstillende niveau. Tonnagebeskatningsordningen er på dette område ikke i overensstemmelse med retningslinjerne for søfart og er derfor uforenelig med det indre marked ⁽¹³³⁾.

7.2.1.5. Tids- og rejsebefragtning

- (285) I indledningsafgørelsen ⁽¹³⁴⁾ satte Kommissionen spørgsmålstegn ved den stort set ubegrænsede støtteberettigelse af timechartrede skibe og lignende virksomheder, der kunne drage fordel af tonnagebeskatning. Kommissionen mente ikke, at dette var i overensstemmelse med målene i retningslinjerne.
- (286) I henhold til retningslinjerne for søfart som fortolket af Kommissionen i dens tidligere afgørelser kan rederier, der benytter sig af tids- og rejsebefragtning, og lignende kommercielle operatører af skibe omfattes af tonnagebeskatning på visse betingelser. Kommissionen mener, at sådanne virksomheder kun kan omfattes af tonnagebeskatning, hvis de bidrager til et mål i retningslinjerne for søfart, navnlig til udviklingen af EU's flag eller til bevarelsen af EU's knowhow eller en kombination heraf. Dette er f.eks. tilfældet, hvis den tonnagebeskattede virksomheds flåde — ud over timechartrede eller rejsechartrede skibe, der udstyres og bemannes af andre

⁽¹³⁰⁾ Jf. betragtning 76 og 79 i indledningsafgørelsen.

⁽¹³¹⁾ Jf. betragtning 24, litra c), i denne afgørelse.

⁽¹³²⁾ Jf. betragtning 25 i denne afgørelse.

⁽¹³³⁾ Den omstændighed, at kravene muligvis er blevet opfyldt i praksis, er relevant for forpligtelsen til tilbagesøgning (jf. punkt 7.3 i denne afgørelse).

⁽¹³⁴⁾ Jf. betragtning 58 i indledningsafgørelsen.

virksomheder — også omfatter skibe, hvor besætningsadministrationen og den tekniske administration varetages af virksomheden selv, forudsat at disse skibe udgør mindst 20 % af den samlede tonnageskattede flåde⁽¹³⁵⁾. Hvis andelen af timechartrede eller rejsechartrede fartøjer, der ikke sejler under EØS-flag, ikke overstiger 75 % af modtagerens flåde, kan virksomheden ligeledes omfattes af tonnageskatningsordningen⁽¹³⁶⁾. Medlemsstaterne kan desuden kræve, at mindst 25 % af modtagerens samlede flåde sejler under EØS-flag⁽¹³⁷⁾. I alle de nævnte sager er den tonnageskattede virksomhed fortsat forpligtet til at opretholde/øge andelen af sin flådetonnage under EØS-flag (egne fartøjer eller bareboatindchartrede skibe).

- (287) Den maltesiske ordning pålægger ikke nogen af de krav, der er nævnt i betragtning 286. Kommissionen konkluderer derfor, at de retlige rammer for kommercielle operatører, som leverer transporttjenester med skibe, der er fuldt udstyret og bemanded af andre virksomheder, ikke er i overensstemmelse med retningslinjerne for søfart.

7.2.1.6. Afgrænsende foranstaltninger

- (288) I henhold til punkt 3.1 i retningslinjerne for søfart skal afsmittende virkninger mellem omfattede og ikke-omfattede aktiviteter forhindres. I henhold til Taxation Regulations skal godkendte søfartsorganisationer føre særskilte regnskaber, hvor der sondres mellem indtægter og gevinster fra skibsfartsaktiviteter og andre indtægtskilder.
- (289) Reglerne om fradrag af udgifter i Income Tax Act forudsætter, at der er en direkte forbindelse mellem en udgift og den indkomst, den genererer. I henhold til artikel 14, stk. 1, i Income Tax Act kan en udgift kun fradrages, hvis udgiften »fuldt ud og udelukkende er knyttet til genereringen af indkomsten«. Det er derfor ikke muligt at påberåbe sig princippet om fradrag for udgifter forbundet med generering af skattefri overskud (herunder tonnageskattet overskud) i andre typer skattepligtig indkomst.
- (290) En godkendt søfartsorganisation, der er omfattet af tonnageskatningssystemet, er forpligtet til at indgive en årlig selvangivelse, hvor der skelnes mellem omfattet og ikke-omfattet indkomst. Tab på indkomstskattepligtige aktiviteter kan ikke modregnes i skattetilsvaret i tonnageskatningsordningen.
- (291) Enhver godkendt søfartsorganisation er forpligtet til at udarbejde regnskaber, der er i overensstemmelse med internationale regnskabsstandarder, som er godkendt af Unionen, og de skal revideres af en statsautoriseret revisor.
- (292) En søfartsorganisation kan ikke til- eller fravælge det maltesiske tonnageskatningssystem, alt efter om den har et skattepligtigt overskud eller underskud. Medmindre den godkendte søfartsorganisation vælger en anden ordning, er den omfattet af tonnageskatningsordningen. Hvis organisationen fravælger ordningen, er denne beslutning uigenkaldelig⁽¹³⁸⁾. Der er derfor ikke nogen maltesiske søfartsorganisationer eller koncerner, som har nogle af deres skibe under tonnageskatningsordningen og nogle under indkomstskatteordningen.
- (293) Artikel 51 i Income Tax Act indeholder en række vidtrækkende misbrugsbekæmpende bestemmelser, som har til formål at bekæmpe kunstige arrangementer og ordninger, der tager sigte på at opnå en uberettiget skattefordel. Denne generelle bestemmelse om bekæmpelse af misbrug følger Kommissionens henstilling af 6. december 2012 om aggressiv skatteplanlægning.
- (294) De misbrugsbekæmpende foranstaltninger understøttes af sanktioner, der pålægges i tilfælde af overtrædelser. I sådanne tilfælde pålægges denne ubetalte skat ud over betalingen af den skyldige skat en rente på 0,54 % pr. måned (6,48 % p.a.) og yderligere sanktioner på op til 1,5 % pr. måned (18 % p.a.).
- (295) Kommissionen noterer sig også med tilfredshed, at Malta i sine tilsagn har taget hensyn til de betænkeligheder, der blev rejst i indledningsafgørelsen, vedrørende det alt for brede anvendelsesområde for berettigede aktiviteter⁽¹³⁹⁾ og organisationer.

⁽¹³⁵⁾ Kommissionens afgørelse i sagen om den litauiske tonnageskatningsordning, betragtning 36.

⁽¹³⁶⁾ Kommissionens beslutning af 13. maj 2003 i sag N 737/2002 om den franske tonnageskatningsordning, betragtning 35 (EUT C 38 af 12.2.2004, s. 4), og Kommissionens afgørelse i sagen om den litauiske tonnageskatningsordning, betragtning 37.

⁽¹³⁷⁾ Afgørelse (EU) 2015/667, betragtning 42.

⁽¹³⁸⁾ Artikel 6 i Taxation Regulations.

⁽¹³⁹⁾ Jf. betragtning 85 i indledningsafgørelsen.

- (296) Kommissionen konkluderer, at afgrænsningen i Malta er robust og opfylder kravene i retningslinjerne for søfart, og at Kommissionen ikke længere har grund til tvivl på dette punkt.

7.2.1.7. Fritagelsen for beskatning af kapitalgevinster hidrørende fra salg eller overdragelse af tonnageskattede skibe

- (297) Som anført i punkt 7.1.3 udgør fritagelsen for beskatning af kapitalgevinster fra salg eller overdragelse af tonnageskattede skibe statsstøtte.
- (298) I henhold til artikel 3, stk. 1, litra b), i Taxation Regulations er kapitalgevinster fra salg og overdragelse af tonnageskattede skibe fritaget for beskatning⁽¹⁴⁰⁾. Kommissionen anerkender fritagelsen for beskatning af kapitalgevinster hidrørende fra salg eller overdragelse af berettigede skibe, der erhverves og sælges lovligt under tonnageskatningsordningen⁽¹⁴¹⁾. Hvad angår skibe, der er erhvervet før modtagerens overgang til tonnageskatningsordningen, kan en sådan fritagelse kun godkendes inden for rammerne af det støtteloft, der er fastsat i punkt 11 i retningslinjerne for søfart. Kapitalgevinster hidrørende fra salg af overafskrevne skibe (før indtrædelsen i tonnageskatningsordningen) skal tages i betragtning ved beregning af støtteloftet. I forbindelse med skibe, der er købt før overgangen til tonnageskatningsordningen, skal det skjulte skattetilsvær hidrørende fra en for høj afskrivning derfor afvikles ved overgangen til tonnageskatningsordningen, medmindre det kan henføres under støtteloftet over en periode på ti år. Et sådan skjult skattetilsvær skal normalt beregnes som differencen mellem skibets markedsværdi og skattemæssige værdi på tidspunktet for overgangen til tonnageskatningsordningen.
- (299) I lyset af den nuværende for brede formulering af artikel 85A i Merchant Shipping Act, der gør det muligt at kategorisere ethvert skib, uanset hvilke operationer det indgår i, som et tonnageskattet skib (der herefter kan omfattes af tonnageskatning), og de manglende regler til imødegåelse af for høje afskrivninger på skibe, der er erhvervet inden overgangen til tonnageskatningsordningen, finder Kommissionen, at de maltesiske lovtekster ikke begrænser fritagelsen for beskatning af kapitalgevinster hidrørende fra salg eller overdragelse af skibe på en passende måde, hverken med hensyn til beløb eller modtagere. Den generelle fritagelse i den maltesiske ordning opfylder ikke betingelserne for forenelighed.
- (300) Kommissionen konkluderer, at fritagelsen for beskatning af kapitalgevinster hidrørende fra salg eller overdragelse af skibe med den nuværende ordlyd er uforenelig med det indre marked, da fritagelsen også gælder for skibe, der er afskrevet i henhold til reglerne om indkomstskat, før de blev omfattet af tonnageskatningsordningen. Fritagelsen udgør derfor ulovlig og uforenelig støtte. Den pågældende bestemmelse skal derfor ændres.

7.2.1.8. Konklusion

- (301) På grundlag af ovenstående konkluderer Kommissionen, at følgende aspekter af den maltesiske tonnageskatningsordning er uforenelige med retningslinjerne for søfart: støtteberettigelsen af aktiviteter »på anden måde foreskrevet«, støtteberettigelsen af pramme uden eget fremdrivningsmaskineri, støtteberettigelsesbetingelserne for bugserings- og sandsugningsfartøjer, støtteberettigelsen af fiskerfartøjer og olieplatforme, fritagelsen for beskatning af kapitalgevinster fra salg eller overdragelse af tonnageskattede skibe og de manglende garantier for bareboatudchartring, accessoriske indtægter, EØS-flagtilknytningen og tids- og rejsebefragtning. Af disse grunde er den maltesiske tonnageskatningsordning uforenelig med det indre marked.
- (302) Disse uforenelige aspekter kan imidlertid løses ved at gennemføre de tilsagn, som Malta har givet, og som er opstillet i bilaget, navnlig punkt 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 20, 21 og 22. Med forbehold af gennemførelsen af tilsagnene inden for fristen på tre måneder vil den maltesiske tonnageskatningsordning være forenelig fra datoen for den fulde gennemførelse heraf.

⁽¹⁴⁰⁾ Jf. betragtning 14.

⁽¹⁴¹⁾ Jf. f.eks. Kommissionens afgørelser i sagen om den finske tonnageskatningsordning, betragtning 38, sagen om den kroatiske tonnageskatningsordning, betragtning 50-53 og 113, og sagen om den italienske tonnageskatningsordning, betragtning 28-33 og 64-66.

7.2.2. Fritagelse for beskatning af kapitalgevinster i forbindelse med aktier i shippingvirksomheder

- (303) Som anført i punkt 7.1.3 udgør fritagelsen for beskatning af kapitalgevinster fra salg eller overdragelse af tonnageskattede skibe til fordel for personer, der er hjemmehørende i Malta, statsstøtte.
- (304) Køb og salg af aktier i shippingvirksomheder indgår i investeringsaktiviteter (som ikke kan omfattes af tonnageskatning i henhold til retningslinjerne for søfart⁽¹⁴²⁾) og ikke i søfart. Det anføres klart i retningslinjerne for søfart, at medlemsstaterne bør fastholde »sædvanlige skattesatser for [...] aflønning af aktionærer og direktion«. En sådan regel er nødvendig for at sikre, at den forenelige støtte rettes mod aktiviteter, som kræver støtte, og at begrænse konkurrencefordrejningen i andre sektorer så meget som muligt. I modsat fald ville aktionærer i selskaber, der modtager anden forenelig støtte, også være berettiget til skattefritagelser (og det ville disse aktionærers eventuelle aktionærer også). Dette ville imidlertid mangedoble det støttebeløb, der oprindeligt blev godkendt for en bestemt virksomhed i en given sektor, til uforudsigeligt høje niveauer, således at flere sektorer i økonomien i sidste instans kunne blive »forurenede« med statsstøtte (på grundlag af de berettigede aktionærers aktiviteter). Et sådant udfald ville mindske statsstøtteregeleens effektivitet og ligeledes være i strid med princippet om forbud mod statsstøtte, som indebærer, at enhver undtagelse (forenelig støtte) skal anvendes på en restriktiv og målrettet måde.
- (305) Kommissionen konkluderer, at fritagelsen for beskatning af kapitalgevinster i forbindelse med aktier i shippingvirksomheder til fordel for personer, der er hjemmehørende i Malta, er uforenelig med det indre marked. Fritagelsen udgør derfor ulovlig og uforenelig støtte, som skal ophæves. Kommissionen glæder sig over, at de maltesiske myndigheder har givet tilsagn om at ophæve fritagelsen i punkt 16 i tilsagnene i bilaget.

7.2.3. Fritagelse for beskatning af renter eller andre indtægter hidrørende fra finansiering af shippingvirksomheder eller tonnageskattede skibe

- (306) Som anført i betragtning 212 i Taxation Regulations udgør artikel 3, stk. 2, statsstøtte til finansielle institutioner.
- (307) Anvendelsesområdet for retningslinjerne for søfart og dermed for tonnageskatningen er begrænset til »søtransport af gods og passagerer«. Det omfatter ikke finansielle institutioner, der yder lån og udsteder garantier eller værdipapirer til skibsejere, -forvaltere, -administratorer eller -operatører i henhold til artikel 3, stk. 2, i Taxation Regulations.
- (308) Foreneligheden af de undersøgte fritagelser kan ikke begrundes i retningslinjerne for søfart. Malta har ikke påberåbt sig et andet grundlag for forenelighed i henhold til artikel 107, stk. 2 eller 3, i TEUF. Kommissionen mener ikke, at de undersøgte fritagelser kan anses for forenelige i henhold til en grund til forenelighed i traktaten.
- (309) Kommissionen konkluderer, at de nuværende vilkår i ordningen vedrørende finansielle institutioner er uforenelige med retningslinjerne for søfart og dermed udgør ulovlig og uforenelig støtte, som skal ophæves. Kommissionen glæder sig over, at de maltesiske myndigheder har givet tilsagn om at ophæve fritagelsen i punkt 3 i tilsagnene i bilaget.

7.2.4. Fritagelsen for visse afgifter på dokumenter og overdragelser

- (310) Fritagelse for afgifter på dokumenter og overdragelser kan, hvis den direkte modtager er en egentlig shippingvirksomhed, potentielt godkendes inden for rammerne af det støtteloft, der er fastsat i punkt 11 i retningslinjerne for søfart, men den nuværende fritagelse kan potentielt være til fordel for andre virksomheder end shippingvirksomheder. Der er desuden ikke indført en mekanisme, der kan sikre overholdelsen af punkt 11 i retningslinjerne for søfart.
- (311) Malta har ikke påberåbt sig mulige grunde til forenelighed, og Kommissionen mener ikke, at der er nogen grunde for foranstaltningen i sin nuværende form.

⁽¹⁴²⁾ Jf. punkt 3.1 i retningslinjerne for søfart.

- (312) Kommissionen konkluderer, at fritagelsen for visse afgifter på dokumenter og overdragelser i forbindelse med transaktioner vedrørende omsættelige værdipapirer i tilknytning til søfartsorganisationer til fordel for personer, der er hjemmehørende i Malta, er uforenelig med det indre marked. Fritagelsen udgør derfor ulovlig og uforenelig støtte, som skal ophæves. Kommissionen glæder sig over, at de maltesiske myndigheder har givet tilsagn om at ophæve fritagelsen i punkt 17 i tilsagnene i bilaget.

7.2.5. Fritagelsen for betaling af gebyrer efter ministerens skøn

- (313) Den nuværende lovgivning begrænser ikke i tilstrækkelig grad brugen af ministerens skønsbeføjelse til at fritage skibe fra betaling af gebyrer i medfør af Taxation Regulations til velgørende og humanitære formål som tiltænkt af de maltesiske myndigheder.
- (314) Malta har ikke påberåbt sig mulige grunde til forenelighed, og Kommissionen mener ikke, at der er nogen grunde for foranstaltningen i sin nuværende form.
- (315) Kommissionen konkluderer, at muligheden for at fritage skibe efter ministerens skøn er uforenelig med det indre marked. Denne mulighed for fritagelse udgør derfor ulovlig og uforenelig støtte, som skal ophæves. Kommissionen glæder sig over, at de maltesiske myndigheder i punkt 19 i tilsagnene i bilaget har forpligtet sig til at udstede retningslinjer for at sikre, at ministerens skønsbeføjelse kun udøves i forbindelse med velgørende og humanitære aktioner, som ikke indebærer udbud af varer eller tjenesteydelser på et marked.

7.2.6. Støtteloft

- (316) For så vidt angår støtteloftet, er der fastsat et maksimalt tilladt støtteniveau i punkt 11, andet afsnit, i retningslinjerne for søfart for at undgå, at støtten akkumuleres og når op på et niveau, som er uforholdsmæssigt højt i forhold til formålene i Fællesskabets fælles interesse, og kan føre til et støttekapløb mellem medlemsstaterne. Den samlede støtte⁽¹⁴³⁾ til shippingvirksomhederne må ikke give en fordel, som er større end fordelene ved en fritagelse af søfolkene for beskatning og socialsikringsbidrag og en nedsættelse af selskabsskatten på skibsfartsaktiviteter til det niveau, der er fastsat i punkt 3.1, næstsidste afsnit, i retningslinjerne for søfart.
- (317) Malta har fremlagt troværdige oplysninger om, at loftet altid er blevet overholdt, og har forpligtet sig til at sikre, at loftet også vil blive overholdt fremover. Malta har desuden forpligtet sig til at pålægge tonnageskattede virksomheder at indgive obligatoriske årlige overensstemmelseserklæringer om overholdelse af støtteloftet. Derudover har Malta forpligtet sig til at indføre en formel bestemmelse om kontrol af støtteloftet i punkt 12 i tilsagnene i bilaget.

7.3. Tilbagesøgning

7.3.1. Klassificering af ny/eksisterende støtte, den berettigede forventning og retssikkerhed

- (318) I henhold til artikel 22 og bilag IV (afdeling 3) til tiltrædelsesakten⁽¹⁴⁴⁾ anses støtte til transportsektoren som eksisterende støtte som defineret i artikel 88, stk. 1, i traktaten indtil udgangen af det tredje år efter tiltrædelsesdatoen under forudsætning af, at den meddeles til Kommissionen inden for fire måneder efter tiltrædelsen.

⁽¹⁴³⁾ Undtagen for støtte til uddannelse, omstrukturingsstøtte, støtte vedrørende forpligtelser til offentlig tjeneste og startstøtte til nye nærskibsfartsforbindelser.

⁽¹⁴⁴⁾ Akt vedrørende vilkårene for Den Tjekkiske Republiks, Republikken Estlands, Republikken Cyperns, Republikken Letlands, Republikken Litauens, Republikken Ungarns, Republikken Maltas, Republikken Polens, Republikken Sloveniens og Den Slovakiske Republiks tiltrædelse og tilpasningerne af de traktater, der danner grundlag for Den Europæiske Union («tiltrædelsesakten») (EUT L 236 af 23.9.2003, s. 33). Med hensyn til Maltas argument om, at tonnageskatningsordningen og ledsageforanstaltningerne blev oprettet i 1973, skal det blot bemærkes, at punkt 1, litra a), i afdeling 3, i bilag IV til tiltrædelsesakten ikke finder anvendelse på støtte til transportsektoren.

- (319) Forud for tiltrædelsesdatoen havde Malta meddelt Kommissionen, at den maltesiske tonnagebeskatningsordning var i overensstemmelse med de dagældende regler og garanteret, at Malta ville respektere flagtilknytningen, men Malta havde ikke fremlagt nærmere oplysninger om ordningen for Kommissionen i overensstemmelse med tiltrædelsestraktatens bestemmelser med henblik på at fastslå, at der var tale om eksisterende støtte. Kommissionen og de maltesiske myndigheder drøftede en række transportanliggender den 19. oktober 2000 og den 18. september 2001, og den korte drøftelse af tonnagebeskatningsordningen og de maltesiske myndigheders forhandlingsposition er ført til protokols ⁽¹⁴⁵⁾. På mødet i tiltrædelseskonferencen vedrørende Maltas tiltrædelse af EU den 26. oktober 2001 blev det besluttet at anbefale en midlertidig afslutning af tiltrædelsesforhandlingerne om transportkapitlet, der udtrykkeligt omfattede statsstøtte i transportsektoren.
- (320) Kommissionen mener ikke, at Malta og støttemodtagerne kan påberåbe sig berettigede forventninger og retssikkerhed med hensyn til de støtteforanstaltninger, der er omfattet af denne afgørelse. Det er fast retspraksis, at der ikke kan være en berettiget forventning om, at en støtte er lovlig, medmindre den er blevet ydet under iagttagelse af den i artikel 108 i TEUF fastlagte procedure, idet en påpasselig erhvervsdrivende normalt må være i stand til at forvisse sig om, at denne procedure er blevet fulgt ⁽¹⁴⁶⁾. I den foreliggende sag er det klart, at underrettningsproceduren i artikel 108 i TEUF og den procedure, der er fastsat i tiltrædelsesakten, ikke blev fulgt, og der er således ikke tale om berettigede forventninger. De drøftelser, som Malta har henvist til ⁽¹⁴⁷⁾, fører desuden ikke til den konklusion, at Kommissionen har givet præcise, ubetingede og samstemmende forsikringer om, at tonnagebeskatningsordningen ville blive behandlet som eksisterende støtte.
- (321) I lyset af ovenstående udgør foranstaltningerne i den foreliggende sag ikke eksisterende støtte, der falder ind under en af de kategorier, der er omhandlet i artikel 1, litra b), i Rådets forordning (EU) 2015/1589 ⁽¹⁴⁸⁾. Kommissionen mener desuden ikke, at Malta og støttemodtagerne kan påberåbe sig berettigede forventninger og retssikkerhed med hensyn til de støtteforanstaltninger, der er omfattet af denne afgørelse.

7.3.2. Tonnagebeskatningsordningen

7.3.2.1. Berettigede skibstyper

- (322) I de interne procedurebestemmelser fra 2012 opstilles en liste over fiskerfartøjer, lystyachter, faste offshoreanlæg, herunder olieplatforme, mobile platforme, ikke-søgående slæbebåde, flydekraner uden eget fremdrivningsmaskineri, pontoner, fartøjer, hvis hovedformål er at udbyde spil og/eller kasino, og lignende fartøjer, der ikke kan fritages for selskabsskat og behandles som »tonnagebeskattede skibe«, da de ikke indgår i »skibsfartsaktiviteter« ⁽¹⁴⁹⁾.
- (323) Listen over de tonnagebeskattede skibe og de ledsagende forklaringer fra Malta viser, at reglerne er blevet gennemført i overensstemmelse hermed i praksis, og Malta bekræfter, at ingen af disse fartøjer er blevet omfattet af tonnagebeskatning i den relevante periode. De interne procedurebestemmelser fra 2012 har præciseret, hvilke skibstyper der ikke anses for at indgå i skibsfartsaktiviteter som omhandlet i Merchant Shipping Act. Praksis siden 2004 afviger ikke fra disse regler. Kommissionen konkluderer derfor, at fiskerfartøjer, lystyachter, faste offshoreanlæg, herunder olieplatforme, mobile platforme, ikke-søgående slæbebåde, flydekraner uden eget fremdrivningsmaskineri, pontoner, fartøjer, hvis hovedformål er at udbyde spil og/eller kasino, og lignende fartøjer, i praksis ikke har været omfattet af tonnagebeskatningsordningen, selv om de teoretisk havde adgang til ordningen.
- (324) For så vidt angår muligheden i henhold til artikel 85 i Merchant Shipping Act for at omfatte skibsfartsaktiviteter »på anden måde foreskrevet«, har Malta bekræftet, at der aldrig er blevet udstedt love, forskrifter, bekendtgørelser eller instrukser med det formål at udvide definitionen af skibsfartsaktiviteter. Kommissionen konkluderer derfor, at definitionen af skibsfartsaktiviteter ikke er blevet udvidet til at omfatte andre aktiviteter end international søtransport af gods eller passagerer.

⁽¹⁴⁵⁾ Protokoller vedrørende Maltas tiltrædelse CONF-M 51/00 og CONF-M 65/01.

⁽¹⁴⁶⁾ Jf. sag C-24/95, Alcan Deutschland, ECLI:EU:C:1997:163, præmis 25 og den deri nævnte retspraksis.

⁽¹⁴⁷⁾ Jf. betragtning 319 i denne afgørelse.

⁽¹⁴⁸⁾ Rådets forordning (EU) 2015/1589 af 13. juli 2015 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af artikel 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT L 248 af 24.9.2015, s. 9), der erstatter Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 108 (EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1).

⁽¹⁴⁹⁾ Jf. betragtning 10 i denne afgørelse.

- (325) Kommissionen konkluderer derfor, at selv om ordningens anvendelsesområde var alt for bred, blev der ikke udbetalt støtte til et ikke-omfattet fartøj, og tilbagesøgning er derfor ikke påkrævet.

Bugserings- og sandsugningsfartøjer

- (326) Selv om Malta ikke havde indført udtrykkelige krav vedrørende bugsering og sandsugning, har de maltesiske myndigheder bekræftet, at de i perioden fra 2004 til 2016 kun tildelte skibe status som tonnageskattede skibe, hvis det var bekræftet, at skibene i størstedelen af deres driftstid indgik i international transport af gods i overensstemmelse med parametrene i retningslinjerne for søfart. Slæbebåde, der opererede i havne, blev navnlig udelukket fra tonnageskatningsordningen, og tonnageskatningen blev begrænset til skibe, der indgik i international søtransport.
- (327) På baggrund af gennemgangen af oplysningerne fra Malta bemærker Kommissionen, at det kun var fartøjer, der sejlede under EØS-flag, som blev omfattet af tonnageskatning i forbindelse med bugsering, og at kravene i retningslinjerne rent faktisk blev overholdt i forbindelse med anvendelsen af tonnageskatningsordningen på disse fartøjer i den pågældende periode.
- (328) Kommissionen konkluderer derfor, at tilbagesøgning ikke er påkrævet.

7.3.2.2. Tonnageskattet indkomst

Accessoriske aktiviteter

- (329) Med hensyn til krydstogtskibes accessoriske aktiviteter bemærker Kommissionen på grundlag af oplysningerne fra Malta for det første, at underleverandørers overskud ikke har været omfattet af tonnageskatningsordningen, og for det andet, at tjenesteydelser, som typisk leveres om bord på skibe til kunder, samt tjenesteydelser i tilknytning til udflugter på land, kun er blevet omfattet af tonnageskatning, hvis de er blevet købt af søfartsorganisationen på armslængdevilkår. Kommissionen finder det derfor godtgjort, at Maltas fortolkning af skibsfartsaktiviteter har sikret, at omfanget af de aktiviteter, som allerede tidligere er blevet godkendt af Kommissionen som accessoriske indtægter, der kan omfattes af tonnageskatning, rent faktisk er blevet overholdt.
- (330) Kommissionen bemærker endvidere, at Malta i praksis har haft individuelle drøftelser med de enkelte ejere/operatører af krydstogtskibe, der ønskede at deltage i den maltesiske tonnageskatningsordning, for at forstå omfanget af deres aktiviteter inden deres indtrædelse i tonnageskatningsordningen. Dette har skabt en mekanisme, der har givet de maltesiske myndigheder mulighed for at sikre, at ejerne og operatørerne af disse skibe kun drager nytte af tonnageskatningsordningen, når det er hensigtsmæssigt. Selv om der ikke var indført et formelt krav, der sikrede, at fartøjernes tonnageskattede accessoriske indtægter ikke oversteg 50 %, har de maltesiske myndigheder dokumenteret, at de rene skibsfartsindtægter udgjorde hovedparten af skibsfartsindtægterne pr. fartøj. Kommissionen konkluderer derfor, at tilbagesøgning ikke er påkrævet.

Tids- og rejsebefragtning og bareboatudchartring

- (331) På baggrund af forklaringerne fra Malta bemærker Kommissionen, at maltesiske søfartsorganisationer, som har været omfattet af tonnageskatning, ikke har indgået i tidsbefragtning, og at den maltesiske tonnageskattede flåde overvejende (nemlig 90 %) sejler under EØS-flag.
- (332) Ingen af de bareboatudchartrede skibe, der tidligere er blevet godkendt under tonnageskatningsordningen, var blevet bareboatudchartret til tredjemand, jf. den oversigt for perioden 2004-2016, som Malta har forelagt for Kommissionens tjenestegrene.
- (333) Kommissionen konkluderer derfor, at tilbagesøgning vedrørende tids- og rejsebefragtning og bareboatudchartring ikke er påkrævet.

7.3.2.3. Flagføring

- (334) Malta har tidligere forelagt oplysninger om andelen af skibe under maltesisk flag og EØS-flag pr. støttemodtager. Andelen af fartøjer under EØS-flag pr. modtager overstiger langt den andel på 60 %, der er fastlagt i retningslinjerne for søfart.

7.3.2.4. Fritagelsen for beskatning af kapitalgevinster hidrørende fra salg eller overdragelse af tonnageskattede skibe

- (335) De relevante bestemmelser skal ændres, da fritagelsen for beskatning ikke er begrænset til gevinster hidrørende fra salg eller overdragelse af skibe, der erhverves og sælges under tonnageskatningsordningen. Skattefritagelsens anvendelsesområde er for bredt, men Malta har på troværdig vis dokumenteret, at det kun er salg af skibe og transaktioner i tilknytning til tonnageskattede skibe, som er blevet købt og solgt af shippingvirksomheder under tonnageskatningsordningen, der har nydt godt af skattefritagelsen. Kommissionen mener derfor ikke, at tilbagesøgning er påkrævet.

7.3.2.5. Konklusion

- (336) Da der i praksis ikke er blevet udbetalt støtte til ikke-støtteberettigede modtagere under den maltesiske tonnageskatningsordning, konkluderer Kommissionen, at tilbagesøgning ikke er påkrævet i denne henseende.

7.3.3. Renter eller andre indtægter hidrørende fra finansiering af shippingvirksomheder og tonnageskattede skibe

- (337) På baggrund af de maltesiske myndigheders forklaringer ⁽¹⁵⁰⁾ mener Kommissionen ikke, at der i praksis har været nogen finansielle institutioner, som er blevet fritaget for beskatning af renter og andre indtægter hidrørende fra finansiering af shippingvirksomheder og tonnageskattede skibe. Da der ikke er udbetalt støtte under denne foranstaltning, er tilbagesøgning ikke påkrævet.

7.3.4. Fritagelse for afgifter på dokumenter og overdragelser og for beskatning af kapitalgevinster i forbindelse med aktier i shippingvirksomheder

- (338) I henhold til bestemmelserne i det almindelige skattesystem er alle personer, der ikke er hjemmehørende i Malta, fritaget for kapitalgevinstbeskatning ved overdragelse af aktier. I henhold til artikel 12, stk. 1, litra u), nr. i), i Income Tax Act er enhver indkomst genereret af et selskab, der er registreret i Malta, fra kapitalinteresser eller fra overdragelse af sådanne kapitalinteresser skattefritaget.
- (339) Med hensyn til afgiften på dokumenter og overdragelser er transaktionen fritaget for afgifter under det generelle system, hvis halvdelen af den ordinære aktiekapital ejes af ikke-hjemmehørende personer. Derudover indrømmes der ligeledes afgiftsfritagelser i forbindelse med koncerninterne overdragelser.
- (340) Malta har udtaget en repræsentativ stikprøve af aktionærer i shippingvirksomheder for at fastlægge den typiske ejerstruktur. Malta udtog en stikprøve, der afspejlede den maltesiske tonnageskattede flådes sammensætning. Malta identificerede en række relevante selskaber, der afspejlede flåde præcist, og gennemgik derefter ejerskabet til aktierne i de enkelte selskaber i løbet af perioden. Malta fastslog, at alle disse virksomheder udelukkende var ejet af ikke-hjemmehørende personer i perioden 2004-2016. Malta foretog en specifik undersøgelse af aktionærtransaktioner i den pågældende periode for at identificere alle transaktioner, der involverer aktionærer, som er hjemmehørende i Malta. Resultatet af undersøgelsen var, at der kun var én enkelt transaktion, der involverede en person, der var hjemmehørende i Malta. Denne transaktion vedrørte en koncern, hvor alle andre aktionærer var ikke-hjemmehørende. Transaktionsstørrelsen betød, at den samlede værdi af kapitalgevinsten og afgiften på dokumenter og overdragelser — selv uden den generelle fritagelse som følge af udenlandsk ejerskab — ville have ligget væsentligt under de minimis-tærsklen.
- (341) Maltas strukturerede repræsentative prøveudtagning kombineret med transaktionssøgningen, de tilgængelige fritagelser i henhold til det almindelige skattesystem og de minimis-tærsklen tyder på, at der sandsynligvis ikke vil være en omfattende tilbagesøgning. Det kan imidlertid ikke udelukkes, at der er blevet udbetalt støtte under disse to foranstaltninger, hvis ingen af førnævnte fritagelser finder anvendelse, og det udbetalte beløb overskrider de minimis-tærsklen. I sådanne tilfælde bør den udbetalte støtte tilbagesøges.
- (342) For så vidt angår tilbagesøgningsmetoden, bør det beløb, der skal tilbagesøges, bestå af den afgift eller skat, der skulle have været betalt, hvis de almindelige regler var blevet anvendt. For at identificere potentielle modtagere skal de maltesiske myndigheder som et første skridt fastslå shippingvirksomhedernes ejerstruktur. Dernæst skal de maltesiske myndigheder kontrollere, om de transaktioner, der gav anledning til afgifter på dokumenter og overdragelser og beskatning af kapitalgevinster i forbindelse med aktier i shippingvirksomheder, involverede personer, der er hjemmehørende i Malta.

⁽¹⁵⁰⁾ Jf. betragtning 136.

7.3.5. Fritagelsen for betaling af gebyrer efter ministerens skøn

- (343) Ministerens skønsbeføjelse som omhandlet i betragtning 23 og 313 i denne afgørelse er aldrig blevet udøvet, og tilbagesøgning er derfor ikke påkrævet.

7.4. Tilsagn

- (344) Kommissionen glæder sig over Maltas tilsagn, der er opstillet i bilaget til denne afgørelse.

7.5. Sprog

- (345) Malta har givet afkald på sin ret til at få denne afgørelse vedtaget på maltesisk. Det autentiske sprog er derfor engelsk.

8. KONKLUSION

- (346) Kommissionen finder, at tonnageskatningsordningen udgør statsstøtte i den i traktatens artikel 107, stk. 1, anførte betydning. Ud over tonnageskatningen af indtægter fra drift af fartøjer ydes der støtte i forbindelse med fritagelsen for beskatning af kapitalgevinster i forbindelse med aktier i shippingvirksomheder til fordel for personer, der er hjemmehørende i Malta, fritagelsen for beskatning af kapitalgevinster hidrørende fra salg eller overdragelse af skibe til fordel for personer, der er hjemmehørende i Malta, fritagelsen for afgifter på dokumenter og overdragelser i forbindelse med aktier til fordel for personer, der er hjemmehørende i Malta, fritagelsen for betaling af gebyrer efter ministerens skøn og fritagelsen af finansielle institutioner fra beskatning af renter eller andre indtægter hidrørende fra finansiering af shippingvirksomheder og tonnageskattede skibe.
- (347) Kommissionen finder ikke, at fritagelsen for beskatning af afkast af aktier fra shippingvirksomheder udgør statsstøtte i den i traktatens artikel 107, stk. 1, anførte betydning, da den ikke giver en selektiv fordel.
- (348) Kommissionen finder, at følgende statsstøtteforanstaltninger er uforenelige med det indre marked.
- Følgende aspekter af tonnageskatningsordningen: støtteberettigelsen af aktiviteter »på anden måde foreskrevet«, støtteberettigelsen af pramme uden eget fremdrivningsmaskineri, støtteberettigelsesbetingelserne for bugserings- og sandsugningsfartøjer, støtteberettigelsen af fiskerfartøjer og olieplatforme, fritagelsen for beskatning af kapitalgevinster fra salg eller overdragelse af tonnageskattede skibe og de manglende garantier for bareboatudchartring, accessoriske indtægter, EØS-flagtilknytningen og tids- og rejsebefragtning
 - Fritagelsen for beskatning af kapitalgevinster hidrørende fra salg af aktier i shippingvirksomheder til fordel for personer, der er hjemmehørende i Malta
 - Fritagelsen for indkomstskat af finansielle institutioners renteindtægter eller andre indtægter hidrørende fra finansiering af shippingvirksomheder eller tonnageskattede skibe
 - Fritagelsen for afgiften på dokumenter og overdragelser ved overdragelse af aktier i søfartsorganisationer til fordel for personer, der er hjemmehørende i Malta
 - Fritagelsen for betaling af gebyrer efter ministerens skøn.
- (349) Kommissionen finder, at de uforenelige statsstøtteforanstaltninger, der er opstillet i betragtning 348, skal ophæves. Maltas gennemførelse af tilsagnene i bilaget til denne afgørelse vil imidlertid gøre den maltesiske tonnageskatningsordning forenelig fra datoen for den fulde gennemførelse heraf.
- (350) Kommissionen mener ikke, at tonnageskatningsordningen som forvaltet i praksis af de maltesiske myndigheder har ført til udbetaling af støtte til ikke-støtteberettigede modtagere. Der er desuden ikke blevet udbetalt støtte i forbindelse med fritagelsen for betaling af gebyrer efter ministerens skøn og fritagelsen for indkomstskat af finansielle institutioners renteindtægter eller andre indtægter hidrørende fra finansiering af shippingvirksomheder eller tonnageskattede skibe.

- (351) Kommissionen finder, at den uforenelige statsstøtte, der er blevet udbetalt i forbindelse med fritagelsen for beskatning af kapitalgevinster fra salg af aktier i shippingvirksomheder og for afgifter på dokumenter og overdragelser ved overdragelsen af aktier i søfartsorganisationer til fordel for personer, der er hjemmehørende i Malta, skal tilbagesøges, i det omfang den overskrider de minimis-tærsklen —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den støtte, der ydes under tonnageskatningsordningen, udgør ny støtte som omhandlet i tiltrædelsestraktaten siden den 1. maj 2004.

Artikel 2

Den støtte, der ydes under tonnageskatningsordningen, er forenelig med det indre marked, forudsat at de tilsagn, der er opstillet i bilaget, gennemføres.

Artikel 3

1. Følgende elementer i tonnageskatningsordningen er uforenelige med det indre marked:

- a) Berettigelsen til tonnageskatning af indkomst fra driften af pramme uden eget fremdrivningsmaskineri, olieplatforme og fiskerfartøjer
- b) Berettigelsen til tonnageskatning af indkomst fra bugserings- og sandsugningsfartøjer og fra bareboatudchartring uden begrænsninger
- c) Berettigelsen til tonnageskatning for skibe, der anvendes til tids- og rejsebefragtning uden begrænsninger
- d) Berettigelsen til tonnageskatning af indtægter fra accessoriske aktiviteter, uden den begrænsning, at hovedparten af den tonnageskattede virksomheds indtægter skal hidrøre fra rene skibsfartsaktiviteter, og manglen på mekanismer til at sikre, at tjenester på land leveres på armslængdevilkår
- e) Berettigelsen til tonnageskatning for virksomheder, der indgår i søtransport, uden krav om, at tonnageskattede søfartsorganisationer, som også har skibe, der ikke er registreret i EØS, i deres flåde, skal øge eller fastholde andelen af flådens tonnage under EØS-flag, hvis denne andel ligger under 60 %
- f) Berettigelsen til tonnageskatning af aktiviteter »på anden måde foreskrevet«
- g) Fritagelsen for beskatning af kapitalgevinster hidrørende fra salg eller overdragelse af skibe til fordel for personer, der er hjemmehørende i Malta.

2. Følgende foranstaltninger er ligeledes uforenelige med det indre marked:

- a) Fritagelsen for beskatning af kapitalgevinster hidrørende fra salg af aktier i shippingvirksomheder til fordel for personer, der er hjemmehørende i Malta
- b) Fritagelsen for indkomstskat af finansielle institutioners renteindtægter eller andre indtægter hidrørende fra finansiering af shippingvirksomheder eller tonnageskattede skibe
- c) Fritagelsen for afgiften på dokumenter og overdragelser ved overdragelse af aktier i søfartsorganisationer til fordel for personer, der er hjemmehørende i Malta
- d) Fritagelsen for betaling af gebyrer efter ministerens skøn.

Malta ophæver disse skattefritagelser i sin lovgivning og tilpasser tonnageskatningsordningens anvendelsesområde som præciseret i de tilsagn, der er opstillet i bilaget.

Artikel 4

Der er ikke tildelt individuel støtte under den foranstaltning, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, og under de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 3, stk. 2, litra b) og d). Der kræves ikke tilbagesøgning i forbindelse med disse foranstaltninger.

Artikel 5

Individuel støtte tildelt under de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 3, stk. 2, litra a) og c), er uforenelig og skal tilbagesøges, medmindre den opfylder betingelserne i artikel 3 i forordning (EU) nr. 1407/2013 om anvendelse af artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på de minimis-støtte.

Artikel 6

1. Malta tilbagesøger fra støttemodtagerne uforenelig støtte, der er tildelt i henhold til de i artikel 5 omhandlede foranstaltninger.
2. De beløb, der skal tilbagesøges, tilskrives rente fra den dato, hvor de blev stillet til rådighed for modtagerne, indtil de er tilbagebetalt.
3. Rentebeløbet beregnes med renters rente i overensstemmelse med kapitel V i Kommissionens forordning (EF) nr. 794/2004 ⁽¹⁵¹⁾ og Kommissionens forordning (EF) nr. 271/2008 ⁽¹⁵²⁾ om ændring af forordning (EF) nr. 794/2004.

Artikel 7

1. Tilbagesøgningen af den i artikel 5 omhandlede uforenelige støtte iværksættes omgående og effektivt.
2. Malta sikrer, at denne afgørelse efterkommes senest fire måneder efter datoen for meddelelsen af denne afgørelse.

Artikel 8

Malta underretter senest to måneder efter meddelelsen af denne afgørelse Kommissionen om, hvilke foranstaltninger der er truffet for at efterkomme afgørelsen, og navnlig om følgende elementer:

- a) det samlede beløb af uforenelig støtte modtaget af identificerede støttemodtagere
- b) det samlede beløb (hovedstol og renter), der skal tilbagesøges fra hver støttemodtager
- c) en detaljeret beskrivelse af de foranstaltninger, der allerede er truffet eller er planlagt for at efterkomme denne afgørelse
- d) dokumentation for, at modtagerne er blevet pålagt at tilbagebetale uforenelig støtte.

⁽¹⁵¹⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 794/2004 af 21. april 2004 om gennemførelse af Rådets forordning (EU) 2015/1589 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af artikel 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT L 140 af 30.4.2004, s. 1).

⁽¹⁵²⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 271/2008 af 30. januar 2008 om ændring af forordning (EF) nr. 794/2004 om gennemførelse af Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 (EUT L 82 af 25.3.2008, s. 1).

Artikel 9

Denne afgørelse er rettet til Republikken Malta.

Udfærdiget i Bruxelles, den 19. december 2017.

På Kommissionens vegne
Margrethe VESTAGER
Medlem af Kommissionen

BILAG

MALTAS TILSAGN

1. Malta forpligter sig udtrykkeligt til at udelukke følgende fartøjer fra tonnageskatningsordningen:
 - a) fiskerifartøjer og fabriksskibe
 - b) privatyachter og skibe, der primært anvendes til sport eller rekreation
 - c) faste offshoreanlæg og flydende anlæg med lagringsfaciliteter
 - d) ikke-søgående slæbebåde og opmudrings-/sandsugningsfartøjer
 - e) skibe, hvis hovedformål er at levere varer eller tjenesteydelser, der sædvanligvis er landbaserede
 - f) stationære skibe, der anvendes til hotel- og cateringvirksomhed (flydende hoteller eller restauranter)
 - g) skibe, der primært anvendes til spil/som kasinoer (flydende kasinoer).
2. Malta forpligter sig til at begrænse anvendelsen af tonnageskatningsordningen til fartøjer, der indgår i international søtransport af gods eller passagerer, og til følgende fartøjer (tidligere godkendt efter anmodning fra andre medlemsstater) i overensstemmelse med retningslinjerne for søfart, og til at afspejle dette udtrykkeligt i sin lovgivning:
 - a) kabelskibe
 - b) rørudlæggere
 - c) kranfartøjer
 - d) forskningsfartøjer.
3. Malta forpligter sig til at slette artikel 3, stk. 2, i Taxation Regulations og fjerne de finansielle institutters mulighed for at drage fordel af tonnageskatning og til at begrænse anvendelsen af tonnageskatning til organisationer, der har påtaget sig risici og ansvar for driften af et tonnageskattet skib (teknisk administration og besætningsadministration) eller for udøvelsen af skibsfartsaktiviteter.
4. Malta forpligter sig til at begrænse anvendelsen af tonnageskatning udtrykkeligt til bareboatudchartring af fartøjer og tilsvarende transaktioner mellem tredjeparter⁽¹⁾. Bareboatudchartring af fartøjer til tredjemand og tilsvarende transaktioner kan kun omfattes af tonnageskatning som en accessorisk aktivitet, der udøves af egentlige shippingvirksomheder i tilknytning til forbigående overkapacitet på følgende betingelser:
 - a) bareboatudchartringen skal være knyttet til en forbigående overskudskapacitet
 - b) bareboatudchartringen skal begrænses til maksimalt tre år.
 - c) den bareboatudchartrede kapacitet må ikke overstige 50 % af shippingvirksomhedernes flåde på koncernniveau
 - d) overskydende kapacitet, der er erhvervet specifikt med henblik på bortfragtning, kan ikke omfattes af tonnageskatning.
5. Malta forpligter sig til at stille krav om, at eksisterende og nye shippingvirksomheder i tonnageskatningsordningen skal have mindst 25 % af deres tonnageskattede flåde under EØS-flag og derefter fastholde eller forøge denne andel i overensstemmelse med punkt 3.1 (afsnit 8) i retningslinjerne for søfart.
6. Malta forpligter sig til at begrænse anvendelsen af tonnageskatning udtrykkeligt til de opmudrings-/sandsugningsfartøjer, hvis aktiviteter udgør »søtransport« — dvs. transport på havet af opgravede materialer — for over 50 % af deres årlige driftstids vedkommende og kun for sådanne transportaktiviteter. Kun opmudrings-/sandsugningsfartøjer, der er registreret i en EØS-medlemsstat, kan omfattes af tonnageskatningsordningen.

⁽¹⁾ Dette omfatter også leje af skibe (især yachter) på bareboatbasis til fysiske personer.

7. Malta forpligter sig til at begrænse anvendelsen af tonnagebeskatning udtrykkeligt til de fartøjer, hvis aktiviteter udgør søtransport for over 50 % af deres årlige driftstids vedkommende. Ventetid kan forholdsmæssigt lægges til den del af slæbebådens samlede aktivitet, der består af søtransport. Bugseringsaktiviteter, der udføres bl.a. i havne, eller som består i at bistå fartøjer med egen fremdrift med at lægge til i en havn, anses ikke for søtransport, og det er kun opmudrings-/sandsugningsfartøjer, der er registreret i en EØS-medlemsstat, der kan omfattes af tonnagebeskatningsordningen.
8. Malta forpligter sig til at regulere støtteberettigelsen af accessoriske indtægter som omhandlet i betragtning 88-91 i Kommissionens endelige afgørelse i den foreliggende sag gennem detaljeret regulering, der er blevet forelagt Kommissionen i udkast, og til at sikre, at skibsspecifikke og ikke-skibsspecifikke accessoriske aktiviteter ikke vil overstige 50 % af en tonnagebeskattet virksomheds samlede bruttoindtægter (både skibsspecifikke og ikke-skibsspecifikke). Malta forpligter sig ligeledes til at udelukke alle indtægter fra de aktiviteter, der er anført i betragtning 87 i Kommissionens endelige afgørelse i den foreliggende sag, fra tonnagebeskatning.
9. Malta forpligter sig til at sikre, at fritagelsen for kapitalgevinstbeskatning af salg af skibe kun omfatter skibe, der drives under tonnagebeskatningsordningen af virksomheder, der udfører egentlige skibsfartsaktiviteter, og til at indføre et krav om, at det kun er skibe, der erhverves og sælges under tonnagebeskatningsordningen, som kan drage fordel af en sådan fritagelse.
10. Malta forpligter sig til at sikre, at shippingvirksomheder ikke kan omfattes af tonnagebeskatning (undtagen skibsadministrationselskaber ^(?)), medmindre de:
 - a) har mindst 60 % af deres flådetonnage ^(?) under en EU-medlemsstats eller en EØS-stats flag ved indtrædelsen i ordningen, eller
 - b) bevarer eller øger den andel af deres flådetonnage, de førte under en EU-medlemsstats eller en EØS-stats flag ved indtrædelsen i ordningen.Organisationen skal under alle omstændigheder senest det tredje driftsår have mindst 60 % af den tonnagebeskattede flåde under EØS-flag.

Ved en søfartsorganisations indtrædelse i Maltas tonnagebeskatningssystem kan den pågældende tærskel imidlertid nedsættes til 25 %. Malta vil fortsat kontrollere, om andelen af flåden under EØS-flag er faldet i gennemsnit over en periode på tre år (både for eksisterende og nyttilkomne i ordningen).
11. Malta forpligter sig til at sikre, at indkomst fra skibe, der ikke er registreret i EØS, kun vil blive omfattet af tonnagebeskatningsordningen, når ovennævnte kriterier om flagtildeling (jf. tilsagn 10) er opfyldt, og at de kun finder anvendelse på flåder, som forretningsmæssigt og strategisk drives 100 % fra EØS. Skibe, som ikke drives forretningsmæssigt og strategisk fra EØS, vil kun blive omfattet af tonnagebeskatningsordningen, hvis de sejler under EØS-flag (undtagen skibe, der udchartres på bareboatbasis på betingelser i overensstemmelse med de begrænsninger, der er omhandlet i tilsagn 4).
12. Malta forpligter sig til at indføre en formel bestemmelse om kontrol af det støtloft, der er fastsat i punkt 11 i retningslinjerne for søfart.
13. Malta forpligter sig til at sikre, at lovgivningen vil blive ændret, således at der skelnes tydeligt mellem:
 - a) gebyrer, som skal betales af fartøjer ved registrering, og årlige afgifter på ikke-berettigede skibe under maltesisk flag og
 - b) tonnageafgift, som kun skal betales af berettigede skibe.
14. Malta forpligter sig til at offentliggøre interne retningslinjer, som vil gøre det klart, at en række aktiviteter, der kan være i konkurrence med landbaserede virksomheder, ikke kan omfattes af tonnagebeskatning, herunder navnlig:
 - a) skibsbygning
 - b) salg om bord af varer og tjenesteydelser, der ikke sædvanligvis udbydes til passagerer, f.eks. biler, husholdningsapparater eller husdyr
 - c) havnedrift, skibsfrier, hvor skibet ligger fortøjet, og der ikke er et element af søtransport.

^(?) Taxation Regulations indeholder allerede i dag præcise regler om nyttilkomne virksomheder (i overensstemmelse med de regler, der er fastlagt i vejledningen om skibsadministration).

^(?) Herunder indchartrede skibe (med besætning eller på bareboatbasis), men uden bareboatudchartrede skibe.

15. Malta forpligter sig til at pålægge tonnageskattede virksomheder at indgive obligatoriske årlige overensstemmelseserklæringer vedrørende alle kontrollerbare parametre såsom fartøjstype, aktiviteter, som fartøjet indgår i, nettotonnage, antal dage i drift, flag, driftstyper og overholdelse af støtteloftet.
 16. Malta forpligter sig til at fjerne den nuværende sektorspecifikke fritagelse for beskatning af kapitalgevinster i forbindelse med aktier i shippingvirksomheder til fordel for personer, der er hjemmehørende i Malta, jf. artikel 84Z, stk. 1, litra c), i Merchant Shipping Act.
 17. Malta forpligter sig til at fjerne fritagelsen i artikel 5 i Merchant Shipping Taxation Regulations for gebyrer og afgifter, der skal betales i henhold til Duty on Documents and Transfers Act.
 18. Malta forpligter sig til at ændre lovgivningen for at præcisere, at et skib på under 1 000 nettoton kun kan kategoriseres som et tonnageskattet skib, hvis det pågældende skib indgår i skibsfartsaktiviteter, og som — havde det ikke været for dets tonnage — ville være blevet kategoriseret som et tonnageskattet skib i henhold til artikel 85, stk. 1, i Merchant Shipping Act, og til at udøve denne beføjelse, når ansøgerne opfylder kriterierne. Malta vil ændre ordlyden i artikel 85a, stk. 1, i Merchant Shipping Act som følger: »Ministeren kategoriserer efter aftale med finansministeren og på sådanne betingelser, der måtte anses for hensigtsmæssige i overensstemmelse med disse bestemmelser, et skib, uanset nettotonnage, der indgår i skibsfartsaktiviteter, som et tonnageskattet skib.«
 19. Malta forpligter sig til at udstede retningslinjer, der præciserer, at ministerens skønsbeføjelse som omhandlet i First Schedule til Merchant Shipping Act til at fritage ethvert skib eller enhver klasse af skibe fra betaling af gebyrer kun udøves i forbindelse med velgørende og humanitære aktioner, som ikke indebærer udbud af varer eller tjenesteydelser på et marked.
 20. Malta forpligter sig til at sikre, at der føres adskilte regnskaber, når et selskab ikke udelukkende udøver skibsfartsaktiviteter.
 21. Malta forpligter sig til at begrænse anvendelsen af tonnageskatning til organisationer, der har påtaget sig risici og ansvar for driften af en tonnageskatningsordning eller for udøvelsen af skibsfartsaktiviteter, og vil fastlægge en specifik definition i lovgivningen, som er i overensstemmelse med definitionen i retningslinjerne for søfart.
 22. Malta forpligter sig til at slette ordene »eller på anden måde foreskrevet« i artikel 85 i Merchant Shipping Act.
 23. Malta forpligter sig til at sikre, at de nye regler, der vil gøre foranstaltningerne i denne afgørelse forenelige med det indre marked, træder i kraft tre måneder efter datoen for denne afgørelse.
 24. Malta forpligter sig til fortsat at forvalte tonnageskatningsordningen og de øvrige foranstaltninger som omhandlet i denne afgørelse på en måde, som ikke fører til betaling af uforenelig støtte, der herefter skal tilbagesøges hos støttemodtagerne.
 25. Malta forpligter sig til at genanmelde tonnageskatningsordningen senest ti år efter datoen for Kommissionens endelige afgørelse i den foreliggende sag.
-

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2019/1117**af 24. juni 2019****om ændring af beslutning 2007/305/EF, 2007/306/EF og 2007/307/EF for så vidt angår ændring af adressaten i beslutningerne***(meddelt under nummer C(2019) 4523)***(Kun den tyske udgave er autentisk)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1829/2003 af 22. september 2003 om genetisk modificerede fødevarer og foderstoffer ⁽¹⁾, særlig artikel 8, stk. 6, og artikel 20, stk. 6, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionens beslutning 2007/305/EF ⁽²⁾, 2007/306/EF ⁽³⁾ og 2007/307/EF ⁽⁴⁾, hvori reglerne for tilbagetrækning fra markedet af Ms1xRf1-hybridraps (ACS-BNØØ4-7xACS-BNØØ1-4), Ms1xRf2-hybridraps (ACS-BNØØ4-7xACS-BNØØ2-5) og Topas 19/2-raps (ACS-BNØØ7-1) og produkter fremstillet heraf fastsættes, er rettet til Bayer CropScience AG, med hjemsted i Tyskland.
- (2) Ved brev af 1. august 2018 anmodede Bayer CropScience AG, med hjemsted i Tyskland, Kommissionen om at overføre deres rettigheder og forpligtelser i forbindelse med alle tilladelser og ikke færdigbehandlede ansøgninger vedrørende genetisk modificerede produkter til BASF Agricultural Solutions Seed US LLC, med hjemsted i USA. Ved brev af 19. oktober 2018 bekræftede BASF Agricultural Solutions Seed US LLC, at de er enige i denne overførsel og godkendte BASF SE, med hjemsted i Tyskland, som deres repræsentant i Unionen.
- (3) Gennemførelsen af den anmodede ændring kræver ændring af beslutning 2007/305/EF, 2007/306/EF, 2007/307/EF for så vidt angår adressaten for disse beslutninger.
- (4) De foreslåede ændringer af beslutningerne om tilladelse er af rent administrativ art og medfører ikke en ny vurdering af de berørte produkter.
- (5) Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra Den Stående Komité for Planter, Dyr, Fødevarer og Foder —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Artikel 4 i beslutning 2007/305/EF affattes således:

»Bayer CropScience AG, Alfred-Nobel-Str. 50, D-40789 Monheim am Rhein, Tyskland« ændres til »BASF SE, Carl-Bosch-Str. 38, 67063 Ludwigshafen, Tyskland«.

Artikel 2

Artikel 4 i beslutning 2007/306/EF affattes således:

»Bayer CropScience AG, Alfred-Nobel-Str. 50, D-40789 Monheim am Rhein, Tyskland« ændres til »BASF SE, Carl-Bosch-Str. 38, 67063 Ludwigshafen, Tyskland«.

⁽¹⁾ EUT L 268 af 18.10.2003, s. 1.⁽²⁾ Kommissionens beslutning 2007/305/EF af 25. april 2007 om tilbagetrækning fra markedet af Ms1xRf1-hybridraps (ACS-BNØØ4-7xACS-BNØØ1-4) og produkter fremstillet heraf (EUT L 117 af 5.5.2007, s. 17).⁽³⁾ Kommissionens beslutning 2007/306/EF af 25. april 2007 om tilbagetrækning fra markedet af Ms1xRf2-hybridraps (ACS-BNØØ4-7xACS-BNØØ2-5) og produkter fremstillet heraf (EUT L 117 af 5.5.2007, s. 20).⁽⁴⁾ Kommissionens beslutning 2007/307/EF af 25. april 2007 om tilbagetrækning fra markedet af Topas 19/2-raps (ACS-BNØØ7-1) og produkter fremstillet heraf (EUT L 117 af 5.5.2007, s. 23).

Artikel 3

Artikel 3 i beslutning 2007/307/EF affattes således:

»Bayer CropScience AG, Alfred-Nobel-Str. 50, D-40789 Monheim am Rhein, Tyskland« ændres til »BASF SE, Carl-Bosch-Str. 38, 67063 Ludwigshafen, Tyskland«.

Artikel 4

Denne afgørelse er rettet til BASF SE, Carl-Bosch-Str. 38, 67063 Ludwigshafen, Tyskland.

Udfærdiget i Bruxelles, den 24. juni 2019.

På Kommissionens vegne

Vytenis ANDRIUKAITIS

Medlem af Kommissionen

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2019/1118**af 27. juni 2019****om det grænseoverskridende Seine-Schelde-projekt i hovednetkorridorerne Nordsøen-Middelhavet og Atlanterhavet***(meddelt under nummer C(2019) 4561)***(Kun den franske og den nederlandske udgave er autentiske)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU ⁽¹⁾, særlig artikel 47, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Dekarbonisering af transport ved navnlig at skabe betingelser for en ambitiøs omstilling for gods-fjerntrafik til andre energieffektive transportformer er en af Den Europæiske Unions vigtigste politiske målsætninger. Parisaftalen har bekræftet og styrket EU's ambitiøse kamp mod klimaforandringerne.
- (2) I den forbindelse er fremme af godstransport via de indre vandveje en klar prioritet for EU's transportpolitik, ligesom den længe har været en prioritet for TEN-T-politikken.
- (3) Ved færdiggørelsen af Seine-Schelde-nettet vil Seine-bækkenet via en gennemgående indre vandvej med et højt vandniveau blive knyttet til Schelde-bassinet i Nordfrankrig, Belgien, Nederlandene og endnu længere væk til andre vigtige europæiske flodbassiner som eksempelvis Rhinen og Maas. Det vil skabe et konstant, effektivt og sammenhængende højkapacitetsnet af indre vandveje, som forbinder adskillige sø- og indlandshavne i denne store, grænseoverskridende europæiske region.
- (4) Seine-Schelde-nettet har ved at forbinde Frankrig, Belgien, Nederlandene og — længere væk Tyskland — en klar grænseoverskridende dimension.
- (5) Seine-Schelde-projektet er forhåndsudpeget i hovednetkorridoren Nordsøen-Middelhavet, mens sektionen Le Havre-Paris er forhåndsudpeget i hovednetkorridoren Atlanterhavet. Erklæringen om gennemførelse af TEN-T's hovednetkorridor Nordsøen-Middelhavet (Tallinnerklæringen) af 17. oktober 2013, der er undertegnet af den belgiske, nederlandske og franske transportminister og kommissæren med ansvar for transport, fremhæver yderligere parternes forpligtelse til gennemførelsen. Desuden understreger arbejdsplanen for hovednetkorridoren Nordsøen-Middelhavet behovet for at sikre, at Seine-Schelde-projektet bliver færdiggjort, så det kan udgøre fundamentet for en fuldt ud fungerende multimodal korridor.
- (6) En af de vigtigste målsætninger for projektet er at sikre, at de vigtigste Seine-Schelde-ruter som minimum tilhører CEMT-klasse Va og sikre gode sejladsforhold.
- (7) Alle dele af Seine-Schelde-projektet er vigtige for dets færdiggørelse. Bl.a. er kanalen Canal Seine-Nord Europe den vigtigste forbindelse, der mangler, for at Seine-Schelde-nettet kan realiseres.
- (8) Seine-Schelde-projektet er et komplekst grænseoverskridende projekt, som involverer Belgien (regionerne Flandern og Vallonien) og Frankrig, og som indebærer anlægsarbejder, hvis formål både er at skabe ny infrastruktur og forbedre eksisterende infrastruktur med minimal indvirkning på sejladsen. Behørig koordinering er derfor en vigtig opgave. Med henblik på at støtte samordnet og rettidig gennemførelse af projektet er det nødvendigt at vedtage bestemmelser, som indeholder en beskrivelse af de nødvendige foranstaltninger og en tidsplan for deres gennemførelse. Det vil bidrage til at nå de grænseoverskridende målsætninger i arbejdsplanen for hovednetkorridoren Nordsøen-Middelhavet såvel som at færdiggøre Seine-Schelde-projektet snarest muligt og under alle omstændigheder senest i 2030.
- (9) En klar indkredsning af de foranstaltninger, der er nødvendige for at færdiggøre Seine-Schelde-projektet, og tidsplanen for deres gennemførelse er ligeledes vigtig for at planlægge og fuldt ud optimere tilgængeligheden af europæisk, national og regional finansiering samt privat finansiering. EU's samfinansiering har en løftestangseffekt på national og regional beslutningstagning med hensyn til gennemførelse af foranstaltningerne.

⁽¹⁾ EUT L 348 af 20.12.2013.

- (10) Belgien (regionerne Flandern og Vallonien) og Frankrig har allerede udført et stort stykke arbejde (undersøgelser og infrastrukturarbejder), som bidrager til realiseringen af Seine-Schelde-projektet. De fleste er blevet samfinansieret af Den Europæiske Union under forskellige programmer. Der foregår p.t. aktiviteter inden for rammerne af en tilskudsaftale under Connecting Europe-faciliteten (2014-EU-TM-0373-M, »Seine-Escaut 2020«) med EU-finansiering på op til 50 % af de støtteberettigede omkostninger.
- (11) Projektets grænseoverskridende dimension kræver etablering af særlige forvaltningsstrukturer. Belgien (regionerne Flandern og Vallonien) og Frankrig har arbejdet tæt sammen i årevis, navnlig inden for rammerne af den mellemstatslige kommission for forberedelsen af færdiggørelsen af Seine-Schelde-projektet, der blev nedsat i september 2009. Denne mellemstatslige kommission får operationel støtte fra interessegruppen Seine-Scheldt European Economic Interest Grouping (Seine-Scheldt EEIG), som samler Voies Navigables de France (VNF), Société du canal Seine-Nord Europe (SCSNE), Public Service of Wallonia (SPW) og De Vlaamse Waterweg NV. Société du Canal Seine-Nord Europe, der har ansvaret for anlæggelsen af kanalen Seine-Nord, blev etableret i maj 2017. Disse særlige enheder udgør en integreret forvaltningsstruktur, der overvåger og koordinerer færdiggørelsen af Seine-Schelde-projektet. Den europæiske koordinator for hovednetkorridoren Nordsøen-Middelhavet og en repræsentant for Kommissionen bør regelmæssigt deltage i møderne i den mellemstatslige kommission og Seine-Scheldt EEIG som observatører. Derudover bør den europæiske koordinator og en repræsentant for Kommissionen deltage i møderne i SCSNE's tilsynsråd (»conseil de surveillance«) som observatører. Frankrig kan muligvis tage yderligere passende skridt for at sørge for, at Kommissionen inddrages behørigt i dette tilsynsråd.
- (12) Med henblik på at overvåge fremskridtene med gennemførelsen bør medlemsstaterne forelægge Kommissionen regelmæssige rapporter vedrørende strækningerne på deres respektive områder og underrette om eventuelle forsinkelser.
- (13) Den tidsplan for gennemførelsen, der fastsættes ved denne afgørelse, bør ikke berøre opfyldelsen af kravene i international ret og EU-retten, herunder bestemmelser, der har til formål at beskytte miljøet og menneskers sundhed. Tidsplanen bør gøre det muligt at planlægge og fuldt ud optimere tilgængeligheden af finansieringen uden at foregribe en medlemsstats eller Unionens finansielle forpligtelse. Den bør under ingen omstændigheder gå på kompromis med Unionens høje standarder for miljøbeskyttelse og offentlighedens deltagelse.
- (14) Med forbehold af artikel 47, stk. 2, andet afsnit, i forordning (EU) nr. 1315/2013 er det hensigtsmæssigt at indføre en bestemmelse om evaluering i denne afgørelse.
- (15) Foranstaltningerne i denne afgørelse er godkendt af Belgien og Frankrig.
- (16) Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelsen fra det udvalg, der er omhandlet i artikel 52 i forordning (EU) nr. 1315/2013 —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Genstand

Denne afgørelse indeholder en beskrivelse af foranstaltningerne vedrørende og tidsplanen for gennemførelsen af det grænseoverskridende Seine-Schelde-projekt såvel som relaterede forvaltningsbestemmelser.

Artikel 2

Foranstaltninger og tidsplan

Belgien og Frankrig sikrer rettidig gennemførelse af følgende foranstaltninger:

- a) Seine-Amont, fra Nogent-sur-Seine til Paris: forbedring af sejladsforholdene inden december 2030
- forbedring af sejladsforholdene, herunder genopbygning af dæmningerne (Beaulieu, Livon, Vives-Eaux), inden december 2027 og genopretning af de sekundære sluser (Coudray, Vives-Eaux, La Cave, Champagne) inden december 2023
 - etablering af fjernbetjening af sluser og dæmninger inden december 2024
 - forbedring af sejlads- og brugerfaciliteterne inden december 2027

- b) Seine-Aval, fra Suresnes til Le Havre: opgradering og forbedring af sejladsforholdene inden december 2027
- forlængelse og genopretning af sluserne (såsom Méricourt and Bougival) inden december 2026
 - modernisering af dæmningerne (Port-Mort, Poses, Méricourt, Bougival, Suresnes, Andrézy) inden december 2027, herunder forstærkning af dæmningen ved Croissy-sur-Seine, inden december 2022
 - etablering af fjernbetjening af sluser og dæmninger inden december 2024
 - forbedring af sejlads- og brugerfaciliteterne inden december 2027
 - anlæggelse af gangbroen ved Poses-Amfreville inden december 2022 og anlæggelse af fiskepassager inden december 2030
- c) Oise, fra Conflans-Sainte-Honorine til Compiègne: opgradering til CEMT-klasse Vb og forbedring af sejladsforholdene inden december 2028
- opgradering af floden Oise til CEMT-klasse Vb (MAGEO: restaurering af flodbredder og bropiller mellem Creil og Compiègne, opmudring, anlæggelse af landgangsbro ved Venette) inden juni 2027
 - genopbygning af broen i Mours inden december 2025
 - etablering af fjernbetjening af sluser og dæmninger inden december 2028
- d) Canal Seine-Nord Europe, fra Compiègne til Aubencheul-au-Bac: anlæggelse og ibrugtagning med CEMT-klasse Vb og muliggørelse af tre lag containere inden december 2028
- 1) sektor 1 fra Compiègne til Passel, herunder anlæggelse af slusen i Montmacq:
- fysisk planlægning inden september 2020
 - samlet miljøgodkendelse inden september 2020
 - påbegyndelse af det primære anlægsarbejde inden oktober 2020
 - færdiggørelse af anlægsarbejdet inden december 2026
 - ibrugtagning inden juni 2027
- 2) sektor 2 fra Passel til Allaines (49 km), der går igennem 33 kommuner, sektor 3 fra Allaines til Etricourt-Manancourt (11 km), der går igennem 3 kommuner, og sektor 4 fra Etricourt-Manancourt til Aubencheul-au-Bac (30 km), der går igennem 11 kommuner, herunder anlæggelse af sluser ved Noyon, Campagne, Allaines, Marquion-Bourlon, Oisy-Le-Vergier og Moislains (forbindelsessluse med Canal du Nord), af oplagringsbassinet i Louette og kanalbroen på 1,33 km over Somme-dalen.
- fysisk planlægning inden december 2022
 - samlet miljøgodkendelse inden oktober 2022
 - påbegyndelse af det primære anlægsarbejde inden december 2023
 - færdiggørelse af anlægsarbejdet inden juni 2028
 - ibrugtagning inden december 2028
- e) aksens Dunkerque-Schelde, herunder Dunkerque-kanalen fra Valenciennes til Schelde og til den vallonske hovedstrækning og Deûle i retning mod Gent opgradering til CEMT-klasse Va (tovejs) og klasse Vb (envejs) og forbedring af sejladsforholdene inden december 2027
- 1) for alle sektioner:
- undersøgelser med henblik på øgning af slusernes kapacitet (ved fordobling og/eller forlængelse) inden december 2023
 - etablering af fjernbetjening af sluser inden december 2025
 - sikring af sejladsforholdene for CEMT-klasse V-fartøjer inden december 2027
- 2) sektionen fra Arleux til Anzin: modernisering og genopretning af slusen i Denain inden december 2022

- 3) sektionen fra Arleux til Halluin:
- opgradering af Deûle til CEMT-klasse Va (tovejs) og klasse Vb (envejs) inden december 2022
 - modernisering og genopretning af sluserne (herunder Don og Grand-Carré) inden december 2020 og forlængelse af slusen ved Quesnoy-sur-Deûle inden december 2026
- 4) sektion fra Bauvin til Dunkerque:
- styrkning af flodbredderne i kanalen Aire Neufossé (fase 1 og 2) inden december 2026 og styrkning af flodbredderne samt genopretning af vandlinjen i slusekanalen i Fontinettes inden december 2023
 - modernisering og genopretning af slusen i Fontinettes inden december 2019
- f) kanalen Condé-Pommerœul: genåbning med CEMT-klasse Va inden december 2022
- g) den vallonske hovedstrækning fra Pommerœul til Namur: opgradering til CEMT-klasse Va inden december 2028
- 1) Pommerœul til Seneffe: opgradering til CEMT-klasse Va, herunder tilpasning af Nimy-Blaton-Péronnes-kanalen og udvidelse af slusen i Obourg med færdiggørelse af undersøgelserne inden december 2022 og færdiggørelse af anlægsarbejdet inden december 2027
 - 2) Seneffe til Charleroi: opgradering til CEMT-klasse Va og udvidelse af sluserne i Marchienne, Gosselies og Viesville med forberedende anlægsarbejde inden december 2022 og færdiggørelse inden december 2027
 - 3) Charleroi til Namur:
 - tilpasning af slusen i Auvelais inden december 2022
 - forbedring af passagemulighederne med færdiggørelse af undersøgelserne inden december 2022 og af anlægsarbejdet inden 2028
- h) Øvre Schelde:
- 1) i regionen Vallonien (Belgien):
 - opgradering til CEMT-klasse Va, herunder tilpasning af passagen ved Tournai til klasse Va (envejs) og tilpasning af de to broer »Pont des Trous« and »Pont-à-Pont« inden december 2022
 - kapacitetsøgning og sikring af sluseanlæggene gennem tilpasning af sluserne i Hérinnes og Kain med færdiggørelse af undersøgelserne inden december 2023 og af anlægsarbejdet inden december 2030
 - 2) i regionen Flandern (Belgien): færdiggørelse af undersøgelserne i forbindelse med opgradering af sluserne til CEMT-klasse Vb inden december 2022 og udarbejdelse af en plan for den tekniske og finansielle gennemførelse inden december 2023
- i) Lys: opgradering til CEMT-klasse Vb (envejs) og Va (tovejs), hvilket muliggør tre lag containere, inden december 2027, herunder:
- 1) i regionen Flandern (Belgien), mellem Ghent og Wervik:
 - tilpasning af alle sluser til CEMT-klasse Vb, herunder sluserne i St-Baafs-Vijve og Harelbeke, inden december 2021
 - CEMT-klasse Vb-kalibrering, herunder hævnings af broer, hvilket muliggør tre lag containere, inden december 2022 for så vidt angår omledningskanalen Lys og inden december 2027 for så vidt angår de resterende sektioner
 - 2) i regionen Vallonien (Belgien), i kommunen Comines: opgradering til CEMT-klasse Vb, herunder passagen ved Comines, inden december 2027 og sikring af sejladsen, navnlig via udskiftning af dæmningen i Comines inden december 2030
 - 3) i Frankrig mellem Deûlémont og Comines: opgradering til CEMT-klasse Vb inden december 2024

- j) forbindelse af net i Flandern:
- 1) undersøgelser i forbindelse med opgraderingen af de flamske indre vandveje, der forbindes direkte til hovednettet Seine-Schelde, inden december 2022:
 - opgradering til CEMT-klasse Va, hvilket muliggør tre lag containere, af forbindelserne til søhavnene i Zeebrugge (kanalen Gent-Brugge) og Antwerpen (Upper-Seascheldt)
 - opgradering til CEMT-klasse Va af kanalerne Roeselare-Lys og Bossuit-Kortrijk
 - 2) udarbejdelse af en plan for den tekniske og finansielle gennemførelse, herunder en detaljeret prioriteringsvurdering, for de nødvendige opgraderinger af ovennævnte sektioner inden december 2023
- k) Seneffe-Antwerpen, i de flamske og vallonske sektioner: udførelse af undersøgelser, navnlig i forbindelse med en fuldstændig opgradering til CEMT-klasse IV inden december 2022 og udfærdigelse af en plan for den tekniske og finansielle gennemførelse af de nødvendige opgraderinger inden december 2023
- l) generelle foranstaltninger:
- 1) udarbejdelse af en politikramme, der er koordineret af de forskellige parter og fremmer den fulde udrulning af infrastruktur for alternative brændstoffer langs hele Seine-Schelde-nettet, i overensstemmelse med de nationale politikrammer, som Belgien og Frankrig har forelagt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94 ⁽²⁾, inden december 2022 med henblik på gradvis gennemførelse inden december 2030
 - 2) indførelse af integrerede og effektive grænseoverskridende trafik- og transportforvaltningstjenester i hele Seine-Schelde-nettet, herunder fuldstændig RIS-gennemførelse i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/44/EF ⁽³⁾, inden december 2028
 - 3) udvikling af multimodale logistikplatforme i Seine-Schelde-nettet inden december 2028.

Artikel 3

Forvaltning

1. Den europæiske koordinator for hovednetkorridoren Nordsøen-Middelhavet og en repræsentant for Europa-Kommissionen inviteres til at deltage som observatør ved møderne i Société du canal Seine-Nord Europes tilsynsråd.
2. Fremskridtene i forbindelse med de i artikel 2 omhandlede foranstaltninger drøftes regelmæssigt inden for rammerne af den mellemstatslige kommission for forberedelsen af færdiggørelsen af Seine-Schelde-projektet såvel som inden for rammerne af Seine-Scheldt EEIG. Den europæiske koordinator for hovednetkorridoren Nordsøen-Middelhavet og en repræsentant for Europa-Kommissionen inviteres til at deltage som observatør ved møderne i den mellemstatslige kommission mindst to gange årligt og ved møderne i Seine-Scheldt EEIG mindst tre gange årligt.

Artikel 4

Rapportering

Belgien og Frankrig aflægger mindst én gang om året rapport til Kommissionen og den europæiske koordinator for hovednetkorridoren Nordsøen-Middelhavet om fremskridtene med gennemførelsen af foranstaltningerne i artikel 2 og underretter om eventuelle forsinkelser, angiver årsagerne til forsinkelsen og afhjælpende foranstaltninger, der er truffet. Til dette formål kan medlemsstaterne, hvis det er relevant, anvende indholdet af de årlige statusrapporter som indgives i henhold til Connecting Europe-facilitetens tilskudsaftaler.

Artikel 5

Evaluerings

Senest den 31. december 2023 foretager Kommissionen på anmodning fra Belgien og Frankrig eller på eget initiativ og med bistand fra den europæiske koordinator for hovednetkorridoren Nordsøen-Middelhavet en evaluering af foranstaltningerne og tidsplanen i artikel 2

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94 af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/44/EF af 7. september 2005 om harmoniserede flodinformationstjenester (RIS) på de indre vandveje i Fællesskabet (EUT L 255 af 30.9.2005, s. 152).

Artikel 6

Denne afgørelse er rettet til Kongeriget Belgien og Den Franske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 27. juni 2019.

På Kommissionens vegne
Violeta BULC
Medlem af Kommissionen

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2019/1119**af 28. juni 2019****om godkendelse af effektive udvendige lysfunktioner, som anvender lysemitterende dioder (LED), til brug i køretøjer med intern forbrændingsmotor og i hybride elkøretøjer med ikke-ekstern opladning som en innovativ teknologi til reduktion af CO₂-emissioner fra nye personbiler i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer ⁽¹⁾, særlig artikel 12, stk. 4, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den 6. september 2018 indgav producenterne Toyota Motor Europe NV/SA, Opel Automobile GmbH — PSA, FCA Italy S.p.A., Automobiles Citroën, Automobiles Peugeot, PSA Automobiles SA, Audi AG, Ford Werke GmbH, Jaguar Land Rover, Hyundai Motor Europe Technical Center GmbH, Škoda Auto a.s., BMW AG, Renault SA, Honda Motor Europe Ltd, Volkswagen AG og Volkswagen AG Nutzfahrzeuge («ansøgerne»), en fælles ansøgning om godkendelse af effektive udvendige lysfunktioner, som anvender lysemitterende dioder («effektiv LED-lysfunktion»), til brug i køretøjer med intern forbrændingsmotor og i hybride elkøretøjer med ikke-ekstern opladning som en innovativ teknologi. Ansøgningen er blevet vurderet i henhold til artikel 12 i forordning (EF) nr. 443/2009 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 725/2011 ⁽²⁾.
- (2) En effektiv LED-lysfunktion er et belysningsmodul med lysemitterende dioder, der har et lavere strømforbrug end konventionelle halogenlyskilder.
- (3) Ansøgningen er blevet vurderet i henhold til artikel 12 i forordning (EF) nr. 443/2009, gennemførelsesforordning (EU) nr. 725/2011 og de tekniske retningslinjer for forberedelse af ansøgninger om godkendelse af innovative teknologier i henhold til forordning (EF) nr. 443/2009 («de tekniske retningslinjer», udgave fra juli 2018).
- (4) Ansøgningen vedrører CO₂-besparelser opnået ved brug af effektive LED-lysfunktioner, vurderet ved henvisning til den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), der er fastsat i Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 ⁽³⁾.
- (5) Effektive LED-lysfunktioner er allerede godkendt ved Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2014/128/EU ⁽⁴⁾, (EU) 2015/206 ⁽⁵⁾, (EU) 2016/160 ⁽⁶⁾, (EU) 2016/587 ⁽⁷⁾ og (EU) 2016/1721 ⁽⁸⁾ som en innovativ teknologi til reduktion af CO₂-emissionerne i overensstemmelse med NEDC (New European Driving Cycle), der er fastsat i Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 ⁽⁹⁾. På baggrund af erfaringerne med de nævnte afgørelser og under hensyntagen til den nuværende anvendelse er det blevet tilfredsstillende og endegyldigt påvist, at effektive LED-lysfunktioner, der omfatter et eller flere effektive LED-lys såsom forlygternes nærlys, fjernlys og positionslys, tågeforlygte, tågebaglygte, retningsviserblinklygter fortil og bagtil, nummerpladebelysning og baklygte, opfylder kriterierne i artikel 12 i forordning (EF) nr. 443/2009 og gennemførelsesforordning (EU) nr. 725/2011.
- (6) De CO₂-besparelser, der opnås ved brug af effektive LED-lysfunktioner, kan delvis påvises ved WLTP-prøvningen. Ansøgerne har imidlertid fremlagt en prøvningsmetode, hvormed det på en måde, der kan give reproducerbare, verificerbare og sammenlignelige resultater, og idet der tages hensyn til den delvise dækning, kan påvises, at de opnåede besparelser er mindst 0,5 g CO₂/km.
- (7) For at sikre kontinuitet, navnlig i forbindelse med overgangen fra NEDC- til WLTP-prøvning af CO₂-emissioner, bør halogenlyskilder fortsat anvendes som referenceteknologi, jf. gennemførelsesafgørelse 2014/128/EU, (EU) 2015/206, (EU) 2016/160, (EU) 2016/587 og (EU) 2016/1721.

- (8) Fabrikkerne bør have mulighed for hos en typegodkendelsesmyndighed at ansøge om certificering af CO₂-besparelser, der opnås ved brug af effektive LED-lysfunktioner i køretøjer med forbrændingsmotor og hybride elkøretøjer med ikke-ekstern opladning. Fabrikanten bør til dette formål sikre, at ansøgningen om certificering ledsages af en verifikationsrapport fra et uafhængigt verifikationsorgan, der bekræfter omfanget af de CO₂-besparelser, der søges certificeret, og at alle relevante betingelser er opfyldt.
- (9) Hvis typegodkendelsesmyndigheden finder, at den pågældende LED-lysfunktion ikke opfylder betingelserne for certificering, bør ansøgningen om certificering af besparelserne afvises.
- (10) For at fremme udbredelsen af effektive LED-lysfunktioner i nye køretøjer bør fabrikkerne også have mulighed for at ansøge om certificering af CO₂-besparelser, der opnås ved brug af flere forskellige effektive LED-lysfunktioner, i én og samme ansøgning. Der bør dog, hvis denne mulighed benyttes, anvendes en mekanisme, der skaber incitament til kun at udbrede brugen af de LED-lysfunktioner, der har den største virkningsgrad.
- (11) De CO₂-besparelser, der certificeres i henhold til denne afgørelse, skal tages i betragtning ved beregningen af fabrikanternes gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra og med kalenderåret 2021.
- (12) Med henblik på fastsættelse af den generelle miljøinnovationskode, der skal anvendes i de relevante typegodkendelsesdokumenter i overensstemmelse med bilag I, VIII og IX til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF ⁽¹⁰⁾, bør der fastsættes en individuel kode for den innovative teknologi til effektive LED-lysfunktioner til brug i køretøjer med intern forbrændingsmotor og hybride elkøretøjer med ikke-ekstern opladning —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Godkendelse

Den teknologi, der anvendes i effektive LED-lysfunktioner, godkendes som en innovativ teknologi, jf. artikel 12 i forordning (EF) nr. 443/2009, til udvendig belysning på personbiler med intern forbrændingsmotor og på hybride el-personbiler med ikke-ekstern opladning.

Artikel 2

Definition

I denne afgørelse forstås ved effektiv LED-lysfunktion en teknologi, der består af et belysningsmodul med lysemitterende dioder (LED), som anvendes til udvendige lysfunktioner til brug i køretøjer, og som har et lavere strømforbrug end konventionelle halogenlyskilder.

Artikel 3

Ansøgning om certificering af CO₂-besparelser

1. Enhver fabrikant kan ansøge om certificering af CO₂-besparelser, der opnås ved brug af en eller flere udvendige effektive LED-lysfunktioner, der anvendes til udvendig belysning på køretøjer med intern forbrændingsmotor i klasse M₁ og på hybride elkøretøjer med ikke-ekstern opladning i klasse M₁. Den effektive LED-lysfunktion skal omfatte ét af følgende LED-lys eller en kombination af disse:

- a) nærllys (herunder adaptive forlygtesystemer)
- b) fjernlys

- c) positionslys
- d) tågeforlygte
- e) tågebaglygte
- f) retningsviserblinklygte fortil
- g) retningsviserblinklygte bagtil
- h) nummerpladebelysning
- i) baklygte
- j) hjørnebelysning
- k) statisk kurvelys.

LED-lyset eller kombinationen af LED-lys, der udgør den effektive LED-lysfunktion, skal som minimum give den reduktion af CO₂-emissionerne, der er fastsat i artikel 9, stk. 1, litra b), i forordning (EU) nr. 725/2011, som påvist ved hjælp af den prøvningsmetode, der er beskrevet i bilaget til denne afgørelse.

2. En ansøgning om certificering af besparelser, der opnås ved brug af en eller flere effektive LED-lysfunktioner, skal ledsages af en uafhængig verifikationsrapport, der bekræfter, at betingelserne i stk. 1 er opfyldt.
3. Typegodkendelsesmyndigheden afviser en ansøgning om certificering, hvis den finder, at betingelserne i stk. 1 ikke er opfyldt.

Artikel 4

Certificering af CO₂-besparelser

1. Den reduktion af CO₂-emissionerne, der opnås ved brug af effektive LED-lysfunktioner som omhandlet i artikel 3, stk. 1, bestemmes ved brug af den metode, der er beskrevet i bilaget.
2. Hvis en fabrikant ansøger om certificering af CO₂-besparelser, der opnås ved brug af mere end én effektiv LED-lysfunktion som omhandlet i artikel 3, stk. 1, for mere end én køretøjstype, fastslår typegodkendelsesmyndigheden, hvilken af de vurderede effektive LED-lysfunktioner der giver den laveste CO₂-besparelse, og registrerer den laveste værdi i de relevante typegodkendelsesdokumenter. Denne værdi angives i typeattesten i overensstemmelse med artikel 11, stk. 2, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 725/2011.
3. Typegodkendelsesmyndigheden registrerer den verifikationsrapport og de prøvningsresultater, på grundlag af hvilke besparelserne er blevet bestemt, og stiller disse oplysninger til rådighed for Kommissionen på dennes anmodning.

Artikel 5

Miljøinnovationskode

Miljøinnovationskoden »28« anføres i typegodkendelsesdokumenterne, hvor der henvises til denne afgørelse, jf. artikel 11, stk. 1, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 725/2011.

CO₂-besparelser, der registreres med henvisning til denne miljøinnovationskode, kan tages i betragtning ved beregningen af en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra og med kalenderåret 2021.

Artikel 6

Ikrafttræden

Denne afgørelse træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Udfærdiget i Bruxelles, den 28. juni 2019.

På Kommissionens vegne

Jean-Claude JUNCKER

Formand

⁽¹⁾ EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1.

⁽²⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 725/2011 af 25. juli 2011 om indførelse af en procedure for godkendelse og certificering af innovative teknologier til nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 (EUT L 194 af 26.7.2011, s. 19).

⁽³⁾ Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 1).

⁽⁴⁾ Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2014/128/EU af 10. marts 2014 om godkendelse af LED-nærlysmodulet »E-Light« som en innovativ teknologi til nedbringelse af CO₂-emissioner fra personbiler i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 (EUT L 70 af 11.3.2014, s. 30).

⁽⁵⁾ Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2015/206 af 9. februar 2015 om godkendelse af Daimler AG's effektive udvendige lysfunktioner, som anvender lysemitterende dioder (LED), som en innovativ teknologi til reduktion af CO₂-emissioner fra nye personbiler i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 (EUT L 33 af 10.2.2015, s. 52).

⁽⁶⁾ Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2016/160 af 5. februar 2016 om godkendelse af Toyota Motor Europe's effektive udvendige lysfunktioner, som anvender lysemitterende dioder (LED), som en innovativ teknologi til reduktion af CO₂-emissioner fra nye personbiler i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 (EUT L 31 af 6.2.2016, s. 70).

⁽⁷⁾ Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2016/587 af 14. april 2016 om godkendelse af den teknologi, der bruges i køretøjers effektive udvendige lysfunktioner, som anvender lysemitterende dioder (LED), som en innovativ teknologi til reduktion af CO₂-emissioner fra personbiler i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 (EUT L 101 af 16.4.2016, s. 17).

⁽⁸⁾ Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2016/1721 af 26. september 2016 om godkendelse af Toyotas effektive udvendige lysfunktioner, som anvender lysemitterende dioder (LED) til brug i hybride el-køretøjer med ikke-ekstern opladning, som en innovativ teknologi til reduktion af CO₂-emissioner fra nye personbiler i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 (EUT L 259 af 27.9.2016, s. 71).

⁽⁹⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 199 af 28.7.2008, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (Rammedirektiv) (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1).

BILAG

Metode til bestemmelse af CO₂-besparelserne ved effektive LED-lysfunktioner i henhold til den på verdensplan harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer

1. INDLEDNING

For at bestemme den reduktion af CO₂-emissionerne, der kan tilskrives effektive LED-lysfunktioner, som består af en passende kombination af udvendige LED-lys på køretøjet, til brug i køretøjer med intern forbrændingsmotor i klasse M₁ og hybride elkøretøjer med ikke-ekstern opladning i klasse M₁, er det nødvendigt at fastlægge følgende:

- 1) prøvningsbetingelser
- 2) prøvningsudstyr
- 3) procedure til bestemmelse af effektbesparelsen
- 4) procedure til bestemmelse af CO₂-besparelsen
- 5) procedure til bestemmelse af usikkerheden for CO₂-besparelsen.

2. SYMBOLER, PARAMETRE OG ENHEDER

Latinske symboler

AFS	—	Adaptivt forlygtesystem
B	—	Referenceværdi
CO ₂	—	Kuldioxid
C _{CO₂}	—	CO ₂ -besparelse [g CO ₂ /km]
C	—	Antal klasser i det adaptive forlygtesystem (AFS)
CF	—	Omregningsfaktor (l/100 km) – (g CO ₂ /km) [gCO ₂ /l]
EI	—	Miljøinnovativ
HEV	—	Hybridt elkøretøj
K _{CO₂}	—	CO ₂ -korrektionsfaktor, $\left[\left(\frac{\text{gCO}_2}{\text{km}} \right) / \left(\frac{\text{Wh}}{\text{km}} \right) \right]$ som defineret i forordning (EU) 2017/1151, underbilag 8, tillæg 2
$\overline{K}_{\text{CO}_2}$	—	Gennemsnittet af de T værdier af K _{CO₂} , $\left[\left(\frac{\text{gCO}_2}{\text{km}} \right) / \left(\frac{\text{Wh}}{\text{km}} \right) \right]$
m	—	Det antal effektive udvendige LED-lys, som pakken består af
MT	—	Minimumstærskel [g CO ₂ /km]
n	—	Antal målinger foretaget på prøven
NOVC	—	Ikke-ekstern opladning
P	—	Køretøjslysets effektforbrug [W]
P _{B_i}	—	Effektforbruget for det pågældende lys, »i«, i et referencekøretøj [W]
P _{cn}	—	Effektforbruget for den pågældende prøve, »n«, for hver køretøjsklasse [W]
\overline{P}_c	—	Effektforbruget for hver køretøjsklasse (gennemsnittet af n målinger) [W]
P _{EI,AFS}	—	AFS-nærlysets effektforbrug [W]
\overline{P}_{EI}	—	Det pågældende miljøinnovative køretøjslys' gennemsnitlige effektforbrug [W]

ΔP_i	—	Effektbesparelse for hvert effektivt udvendigt LED-lys [W]
s_{CO_2}	—	Standardafvigelse for de samlede CO ₂ -besparelser [g CO ₂ /km]
$s_{K_{CO_2}}$	—	Standardafvigelse for K_{CO_2} $\left[\left(\frac{gCO_2}{km} \right) / \left(\frac{Wh}{km} \right) \right]$
$\overline{s_{K_{CO_2}}}$	—	Standardafvigelse for gennemsnittet af de T værdier af K_{CO_2} $\left[\left(\frac{gCO_2}{km} \right) / \left(\frac{Wh}{km} \right) \right]$
$\overline{s_{P_c}}$	—	Standardafvigelse for det gennemsnitlige effektforbrug for hver køretøjsklasse [W]
s_{PEI}	—	Standardafvigelse for LED-lysets effektforbrug i miljøinnovative køretøjer [W]
$\overline{s_{PEI}}$	—	Standardafvigelse for LED-lysets gennemsnitlige effektforbrug i miljøinnovative køretøjer [W]
$\overline{s_{PEI_{AFS}}}$	—	Usikkerhed eller standardafvigelse for AFS-nærlysets gennemsnitlige effekt [W]
T	—	Antal målinger foretaget af fabrikanten med henblik på ekstrapolering af K_{CO_2}
t	—	Varighed af kørsel for den verdensomspændende prøvningscyklus for lette køretøjer (WLTC) [s], som er 1 800 sek.
UF	—	Brugsfaktoren for køretøjslyset [-] som defineret i tabel 6
v	—	Gennemsnitlig kørehastighed for den verdensomspændende prøvningscyklus for lette køretøjer (WLTC) [km/h]
V_{pe}	—	Faktisk effektforbrug [l/kWh]
share _c	—	Tiden i procent pr. hastighedsinterval i hver køretøjsklasse
$\frac{\partial C_{CO_2}}{\partial P_{EI}}$	—	Den beregnede CO ₂ -besparelses følsomhed med hensyn til LED-lysets effektforbrug
$\frac{\partial C_{CO_2}}{\partial K_{CO_2}}$	—	Den beregnede CO ₂ -besparelses følsomhed med hensyn til CO ₂ -korrektionsfaktoren
η_A	—	Vekselstrømsgeneratorens virkningsgrad [-]
η_{DCDC}	—	DC-DC-omformerens virkningsgrad [-]

Nedre indeks

Indeks »c« henviser til AFS-klassen for den prøve, der er genstand for måling.

Indeks »i« henviser til det enkelte køretøjslys.

Indeks »j« henviser til den måling, der er foretaget på prøven.

Indeks »t« henviser til den enkelte måling blandt de T målinger.

3. PRØVNINGSBETINGELSER

Prøvningsbetingelserne skal opfylde kravene i FN/ECE-regulativ nr. 4 ⁽¹⁾, 6 ⁽²⁾, 7 ⁽³⁾, 19 ⁽⁴⁾, 23 ⁽⁵⁾, 38 ⁽⁶⁾, 48 ⁽⁷⁾, 100 ⁽⁸⁾, 112 ⁽⁹⁾, 119 ⁽¹⁰⁾ og 123 ⁽¹¹⁾. Vedrørende bestemmelse af effektforbruget henvises der til punkt 6.1.4. i FN/ECE-regulativ nr. 112 samt punkt 3.2.1. og 3.2.2. i bilag 10 til samme regulativ.

⁽¹⁾ EFT L 4 af 7.1.2012, s. 17.

⁽²⁾ EUT L 213 af 18.7.2014, s. 1.

⁽³⁾ EUT L 285 af 30.9.2014, s. 1.

⁽⁴⁾ EUT L 250 af 22.8.2014, s. 1.

⁽⁵⁾ EUT L 237 af 8.8.2014, s. 1.

⁽⁶⁾ EUT L 148 af 12.6.2010, s. 55.

⁽⁷⁾ EUT L 323 af 6.12.2011, s. 46.

⁽⁸⁾ EUT L 302 af 28.11.2018, s. 114.

⁽⁹⁾ EUT L 250 af 22.8.2014, s. 67.

⁽¹⁰⁾ EUT L 89 af 25.3.2014, s. 101.

⁽¹¹⁾ EUT L 222 af 24.8.2010, s. 1.

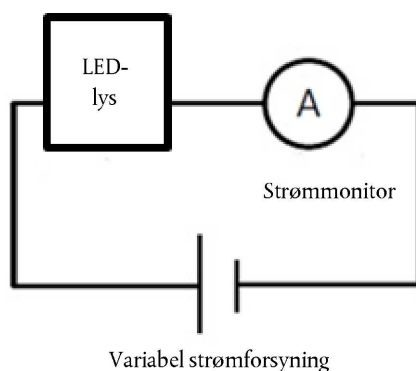
For AFS-nærlys, som henhører under mindst to af klasserne C, E, V eller W som defineret i FN/ECE-regulativ nr. 123, foretages effektmålinger ved LED-intensiteten i hver klasse (P_c) som defineret i FN/ECE-regulativ nr. 123, medmindre det er aftalt med den tekniske tjeneste, at klasse C er den repræsentative/gennemsnitlige LED-intensitet for køretøjsanvendelser. Hvis klasse C er den repræsentative/gennemsnitlige LED-intensitet for køretøjsanvendelsen, skal effektmålingerne udføres på samme måde som for alle andre udvendige LED-lys, der indgår i kombinationen.

Prøvningsudstyr

Følgende udstyr benyttes, jf. figuren:

- En strømforsyningsenhed (dvs. en variabel strømforsyning)
- To digitale multimetre, et til måling af jævnstrøm og et til måling af jævnstrømsspænding. Figur 1 viser, hvordan prøveopstillingen kan se ud, hvis jævnstrømsspændingsmeteret er integreret i strømforsyningsenheden.

Prøveopstilling



Målinger og bestemmelse af effektbesparelsen

For hvert effektivt udvendigt LED-lys, der indgår i kombinationen, udføres målingen af strømmen som vist i figuren ved en spænding på 13,2 V. LED-moduler, der drives af en elektronisk styreanordning for lyskilder, måles som angivet af ansøgeren.

Fabrikanten kan anmode om, at der foretages andre målinger af strømmen ved yderligere spændinger. I så fald skal fabrikanten forelægge typegodkendelsesmyndigheden verificeret dokumentation af nødvendigheden af at foretage disse andre målinger. Målinger af strømmen ved hver af disse yderligere spændinger foretages mindst fem gange i træk. Den nøjagtige installerede spænding og den målte strøm angives med fire decimaler.

Effektforbruget fastslås ved at multiplicere den installerede spænding med den målte strøm. Gennemsnittet af effektforbruget for hvert effektivt udvendigt LED-lys ($\overline{P_{El}}$) beregnes. Hver værdi angives med fire decimaler. Hvis en stepmotor eller en elektronisk motorcontroller anvendes til at levere elektricitet til LED-lysene, medtages den elektriske last for denne komponent ikke i målingen.

Yderligere målinger for AFS-nærlys

Tabel 1

Klasser af AFS-nærlys

Klasse	Se punkt 1.3 og fodnote 2 i FN/ECE-regulativ nr. 123.	% LED-intensitet	Aktiveringsmodus (*)
C	Basisnærlys (Land)	100 %	50 km/t < hastighed < 100 km/t Eller hvis ingen modus for en anden nærlysklasse er aktiveret (V, W, E)

Klasse	Se punkt 1.3 og fodnote 2 i FN/ECE-regulativ nr. 123.	% LED-intensitet	Aktiveringsmodus (*)
V	By	85 %	Hastighed < 50 km/t
E	Motorvej	110 %	Hastighed > 100 km/t
W	Ugunstige betingelser	90 %	Vinduesvisker aktiv > 2 min.

(*) Aktiveringshastigheden skal kontrolleres for hver enkelt køretøjsanvendelse i henhold til FN/ECE-regulativ nr. 48, afsnit 6, kapitel 6.22, punkt 6.22.7.4.1 (klasse C), punkt 6.22.7.4.2 (klasse V), punkt 6.22.7.4.3 (klasse E), 6.22.7.4.4 (klasse W).

Hvis der skal udføres effektmålinger ved LED-intensiteten i hver klasse, skal AFS-nærlysets effekt (P_{EiAFS}), efter at målingerne af hver P_c er udført, beregnes som et vægtet gennemsnit af LED-effekten inden for WLTC-hastighedsintervallerne ifølge formel 1

Formel 1

$$P_{EiAFS} = \sum_{c=1}^c \text{WLTC_share}_c \cdot \overline{P}_c$$

hvor:

\overline{P}_c er effektforbruget (gennemsnittet af n målinger) for hver klasse.

WLTC_share_c er WLTC-tiden i procent pr. hastighedsinterval i hver klasse (WLTC varer i alt 1 800 sek.):

Tabel 2

Hastighedsinterval	Tid	WLTC_share _c (%)
< 50 km/t	1 058 sek.	0,588 (58,8 %)
50-100 km/t	560 sek.	0,311 (31,1 %)
> 100 km/t	182 sek.	0,101 (10,1 %)

Når AFS-nærlyset kun har 2 klasser, som ikke omfatter alle WLTC-hastigheder (f.eks. C og V), skal vægtningen af klasse C-effekten også omfatte den WLTC-tid, der ikke er omfattet af den anden klasse (f.eks. klasse C-tid »t« = 0,588 + 0,101).

Effektbesparelserne for hvert effektivt udvendigt LED-lys (ΔP_i) beregnes ifølge formel 2

Formel 2

$$\Delta P_i = P_{Bi} - \overline{P}_{Ei}$$

hvor effektforbruget for referencekøretøjslyset er som fastsat i tabel 3

Tabel 3

Effektforbrug for forskellige referencekøretøjslys

Køretøjslys	Samlet elektrisk effekt (P_B) [W]
Nærlys	137
Fjernlys	150

Køretøjslys	Samlet elektrisk effekt (P_B) [W]
Positionslys	12
Nummerpladelys	12
Tågeforlygte	124
Tågebaglygte	26
Retningsviserblinklygte fortil	13
Retningsviserblinklygte bagtil	13
Baklygte	52
Hjørnebelysning	44
Statisk kurvelys	44

4. BEREGNING AF CO₂-BESPARELSERNE OG DEN STATISTISKE FEJLMARGEN

4.1. Beregning af CO₂-besparelserne

De samlede CO₂-besparelser ved belysningspakken beregnes i overensstemmelse med køretøjets specifikke drivlinje (dvs. konventionel eller NOVC-HEV).

4.1.1. Konventionelle køretøjer (kun interne forbrændingsmotorer)

CO₂-besparelserne beregnes ifølge formel 3

Formel 3

$$C_{CO_2} = \left(\sum_{i=1}^m \Delta P_i \cdot UF_i \right) \cdot \frac{V_{Pe}}{\eta_A} \cdot \frac{CF}{v}$$

hvor:

v : gennemsnitlig kørehastighed for WLTC [km/h], som er 46,60 km/t.

η_A : vekselstrømsgeneratorens virkningsgrad, som er 0,67

V_{Pe} : faktisk effektforbrug som fastsat i tabel 4

Tabel 4

Faktisk effektforbrug

Motortype	Faktisk effektforbrug (V_{Pe}) [l/kWh]
Benzin	0,264
Benzinmotor med turbolader	0,280
Dieselmotor	0,220

CF: Omregningsfaktor (l/100 km) – (g CO₂/km) [gCO₂/l] som fastsat i tabel 5

Tabel 5

Brændstofomregningsfaktor

Brændstoftype	Omregningsfaktor (l/100 km) – (g CO ₂ /km) (CF) [gCO ₂ /l]
Benzin	2 330
Dieselmotor	2 640

UF_i: Brugsfaktoren for køretøjslyset [-] som defineret i tabel 6

Tabel 6

Brugsfaktor for forskellige køretøjslys

Køretøjslys	Brugsfaktor (UF) [-]
Nærlys	0,33
Fjernlys	0,03
Positionslys	0,36
Nummerpladelys	0,36
Tågeforlygte	0,01
Tågebaglygte	0,01
Retningsviserblinklygte fortil	0,15
Retningsviserblinklygte bagtil	0,15
Baklygte	0,01
Hjørnebelysning	0,076
Statisk kurvelys	0,15

4.1.2. Hybridkøretøjer (kun NOVC-HEV)

CO₂-besparelserne beregnes ifølge formel 4

Formel 4

$$C_{CO_2} = \frac{\sum_{i=1}^m \Delta P_i \cdot UF_i}{v \cdot \eta_{DCDC}} \cdot K_{CO_2}$$

hvor:

η_{DCDC} : DC-DC-omformerens virkningsgrad

K_{CO_2} : CO₂-korrektionsfaktoren $\left[\left(\frac{gCO_2}{km} \right) / \left(\frac{Wh}{km} \right) \right]$, som defineret i punkt 2.2 i tillæg 2 til underbilag 8 til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151.

DC-DC-omformerens virkningsgrad (η_{DCDC}) vurderes i overensstemmelse med den relevante køretøjskonstruktion som fastsat i tabel 7

Tabel 7

Brugsfaktor for forskellige køretøjslys

#	Køretøjskonstruktion	η_{DCDC}
1	Lys, der er parallelforbundet med lavspændingsbatteriet (lys, der fødes direkte fra højspændingsbatteriet via DC-DC-omformerer)	0,xx
2	Lys, der er serieforbundet med lavspændingsbatteriet, idet lavspændingsbatteriet er serieforbundet med højspændingsbatteriet	1
3	Højspændings- og lavspændingsbatterierne har nøjagtig samme spænding (12V, 48V, ...)	1

For køretøjskonstruktion nr. 1 skal DC-DC-omformerens virkningsgrad (η_{DCDC}) være den højeste værdi af resultaterne af de prøvninger af virkningsgraden, der er foretaget i det driftsmæssige elinterval. Måleintervallet skal være lig med eller lavere end 10 % af det operative elinterval.

4.2. Beregning af den statistiske fejlmargin

Den statistiske fejlmargin ved belysningspakken beregnes i overensstemmelse med køretøjets specifikke drivlinje (dvs. konventionel eller NOVC-HEV).

4.2.1. Konventionelle køretøjer (kun interne forbrændingsmotorer)

Den statistiske fejlmargin for resultaterne af prøvningsmetoden som følge af målingerne skal kvantificeres. For hvert effektivt udvendigt LED-lys i pakken beregnes standardafvigelsen ifølge formel 5

Formel 5

$$s_{P_{El_i}} = \frac{s_{P_{El_i}}}{\sqrt{n}} = \sqrt{\frac{\sum_{j=1}^n (P_{El_j} - \bar{P}_{El_i})^2}{n(n-1)}}$$

hvor:

n: antal målinger foretaget på prøven, som er mindst fem.

Hvis standardafvigelsen for effektforbruget for hvert effektivt udvendigt LED-lys ($s_{P_{El_i}}$) fører til en fejl i bestemmelsen af CO₂-besparelserne (s_{CO_2}), beregnes denne fejl ifølge formel 6

Formel 6

$$s_{CO_2} = \sqrt{\sum_{i=1}^m \left(\frac{\partial C_{CO_2}}{\partial P_{El_i}} \cdot s_{P_{El_i}} \right)^2} = \frac{V_{Pe} \cdot CF}{\eta_A \cdot v} \cdot \sqrt{\sum_{i=1}^m (UF_i \cdot s_{P_{El_i}})^2}$$

4.2.2. Hybridkøretøjer (kun NOVC-HEV)

Den statistiske fejlmargen for resultaterne af prøvningsmetoden som følge af målingerne skal kvantificeres. For hvert effektivt udvendigt LED-lys i pakken beregnes standardafvigelsen ifølge formel 7

Formel 7

$$s_{\overline{P_{Ei}}} = \frac{s_{P_{Ei}}}{\sqrt{n}} = \sqrt{\frac{\sum_{j=1}^n (P_{Eij} - \overline{P_{Ei}})^2}{n(n-1)}}$$

hvor:

n: antal målinger foretaget på prøven, som er mindst fem.

CO₂-emissionskorrektionsfaktoren K_{CO₂} bestemmes ud fra et sæt af T målinger, som udføres af fabrikanten i overensstemmelse med punkt 2.2 i tillæg 2 til underbilag 8 til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151. For hver måling skal energibalancen i løbet af prøvningen og de målte CO₂-emissioner registreres.

Med henblik på vurdering af den statistiske fejl ved K_{CO₂} skal alle T kombinationer uden gentagelser af T-1 målinger anvendes til at ekstrapolere T forskellige værdier af K_{CO₂} (dvs. K_{CO_{2t}}). Ekstrapoleringen foretages i overensstemmelse med den metode, der er fastlagt i punkt 2.2 i tillæg 2 til underbilag 8 til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151.

Standardafvigelsen for K_{CO₂} ($s_{\overline{K_{CO_2}}}$) beregnes ifølge formel 8

Formel 8

$$s_{\overline{K_{CO_2}}} = \frac{s_{K_{CO_2}}}{\sqrt{T}} = \sqrt{\frac{\sum_{t=1}^T (K_{CO_{2t}} - \overline{K_{CO_2}})^2}{T(T-1)}}$$

hvor:

T: antallet af målinger foretaget af fabrikanten med henblik på ekstrapolering af K_{CO₂} som fastsat i punkt 2.2 i tillæg 2 til underbilag 8 til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151

$\overline{K_{CO_2}}$: gennemsnittet af T-værdierne af K_{CO_{2t}}

Hvis standardafvigelsen for effektforbruget for hvert effektivt udvendigt LED-lys ($s_{\overline{P_{Ei}}}$) og standardafvigelsen for k_{CO₂} ($s_{\overline{k_{CO_2}}}$) fører til en fejl i bestemmelsen af CO₂-besparelserne (s_{CO₂}), beregnes denne fejl ifølge formel 9

Formel 9

$$s_{C_{CO_2}} = \sqrt{\sum_{i=1}^m \left(\frac{\partial C_{CO_2}}{\partial P_{Ei}} \cdot s_{\overline{P_{Ei}}} \right)^2 + \left(\frac{\partial C_{CO_2}}{\partial K_{CO_2}} \cdot s_{\overline{K_{CO_2}}} \right)^2}$$

$$= \sqrt{\left(\frac{K_{CO_2}}{v \cdot \eta_{DCDC}} \right)^2 \cdot \sum_{i=1}^m (UF_i \cdot s_{\overline{P_{Ei}}})^2 + \left(\sum_{i=1}^m s_{\overline{P_{Ei}}} \cdot UF_i \right)^2 \cdot \left(\frac{K_{CO_2}}{v \cdot \eta_{DCDC}} \right)^2}$$

4.3. Statistisk fejlmargen for AFS-nærlys

I tilfælde af AFS-nærlys justeres formel 9 for at tage hensyn til de supplerende målinger, der kræves.

Værdien af den usikkerhed (s_{PEIAFS}), der skal anvendes for AFS-nærlys, beregnes ifølge formel 10 og 11

Formel 10

$$s_{\bar{P}_c} = \frac{s_{P_c}}{\sqrt{n}} = \sqrt{\frac{\sum_{n=1}^N (P_{en} - \bar{P}_c)^2}{n(n-1)}}$$

Formel 11

$$s_{PEIAFS} = \sqrt{\sum_{c=1}^C (\text{WLTC_share}_c \cdot s_{\bar{P}_c})^2}$$

hvor:

n: antal målinger foretaget på prøven, som er mindst fem

\bar{P}_c : gennemsnittet af de n værdier af P_c

5. AFRUNDING

Den beregnede værdi for CO₂-besparelserne (C_{CO_2}) og den statistiske fejlmargen for CO₂-besparelserne ($s_{C_{CO_2}}$) afrundes til højst to decimaler.

Hver værdi i beregningen af CO₂-besparelserne kan anvendes som eksakt værdi eller afrundes til det mindste antal decimaler, der muliggør en kombineret indvirkning af alle afrundede værdier på besparelserne på mindre end 0,25 g CO₂/km.

6. STATISTISK SIGNIFIKANS

Det skal for hver type, variant og version af et køretøj udstyret med effektive LED-lysfunktioner påvises, at usikkerheden i CO₂-besparelserne beregnet ifølge formel 6 eller formel 9 ikke er større end forskellen mellem de samlede CO₂-besparelser og den minimumstærskel for besparelser, der er angivet i artikel 9, stk. 1, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 725/2011 (se formel 12).

Formel 12

$$MT < C_{CO_2} - s_{C_{CO_2}}$$

hvor:

MT: minimumstærskel [g CO₂/km]

C_{CO_2} : samlet CO₂-besparelse [g CO₂/km]

$s_{C_{CO_2}}$: standardafvigelse for den samlede CO₂-besparelse [g CO₂/km].

Hvis de samlede CO₂-besparelser ved de effektive LED-lysfunktioner, der fastslås ifølge prøvningsmetoden i dette bilag, ligger under den tærskelværdi, der er angivet i artikel 9, stk. 1, litra b), i gennemførelsesforordning (EU) nr. 725/2011, finder artikel 11, stk. 2, andet afsnit, i samme forordning anvendelse.

RETSAKTER VEDTAGET AF ORGANER OPRETTET VED INTERNATIONALE AFTALER

Kun de originale FN/ECE-tekster har retlig virkning i henhold til folkeretten. Dette regulativs nuværende status og ikrafttrædelsesdato bør kontrolleres i den seneste version af FN/ECE's statusdokument TRANS/WP.29/343, der findes på adressen:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

Regulativ nr. 136 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelse af køretøjer i klasse L for så vidt angår specifikke krav til det elektriske fremdriftssystem [2019/1120]

Omfattende al gældende tekst frem til:

Oprindelig udgave af regulativet — Ikrafttrædelsesdato: 20. januar 2016

INDHOLD

REGULATIV

1. Anvendelsesområde
2. Definitioner
3. Ansøgning om godkendelse
4. Godkendelse
5. Del I: Krav til et køretøj for så vidt angår elektrisk sikkerhed
6. Del II: Krav til et genopladeligt elektrisk energilagringssystem (REESS) med hensyn til dets sikkerhed
7. Ændring og udvidelse af typegodkendelsen
8. Produktionens overensstemmelse
9. Sanktioner i tilfælde af produktionens manglende overensstemmelse
10. Endeligt ophør af produktionen
11. Navne og adresser på de tekniske tjenester, der er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvningsne, og på de typegodkendende myndigheder

BILAG

- 1 Del 1 — Meddelelse om godkendelse eller udvidelse, nægtelse eller inddragelse af godkendelse eller endeligt ophør af produktionen af en type køretøj for så vidt angår elektrisk sikkerhed i henhold til regulativ nr. 136
Del 2 — Meddelelse om godkendelse eller udvidelse, nægtelse eller inddragelse af godkendelse eller endeligt ophør af produktionen af en type genopladeligt elektrisk energilagringssystem som komponent/separat teknisk enhed i henhold til regulativ nr. 136
- 2 Udformning af godkendelsesmærker
- 3 Beskyttelse mod direkte kontakt med spændingsførende dele
- 4A Metode til måling af isolationsmodstand ved køretøjsbaseret prøvning
- 4B Metode til måling af isolationsmodstand for komponentbaseret prøvning af et genopladeligt elektrisk energilagringssystem
- 5 Metode til funktionskontrol af on board-overvågningssystemet for isolationsmodstand

- 6 Del 1 — Væsentlige karakteristika for køretøjer eller systemer
- Del 2 — Væsentlige karakteristika for REESS-systemer
- Del 3 — Væsentlige karakteristika for køretøjer eller systemer med stelforbundne elektriske kredsløb
- 7 Bestemmelse af hydrogenemissioner under opladning af det genopladelige elektriske energilagringssystem
- 8 Prøvningsprocedurer for det genopladelige elektriske energilagringssystem
- 8A Vibrationsprøvning
- 8B Prøvning for temperaturudsving og cyklisk prøvning
- 8C Mekanisk faldprøvning for udtageligt REESS-system
- 8D Mekanisk stød
- 8E Brandbestandighed
- 8F Ekstern kortslutningsbeskyttelse
- 8G Beskyttelse mod overopladning
- 8H Beskyttelse mod overafledning
- 8I Beskyttelse mod overtemperatur
- 9A Prøvning af holdespænding
- 9B Prøvning af vandbestandighed

1. ANVENDELSESOMRÅDE

Dette regulativ omfatter ikke sikkerhedskrav til vejkøretøjer efter sammenstød.

- 1.1. Del I: Sikkerhedskrav til det elektriske fremdriftssystem i køretøjer i klasse L⁽¹⁾ med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 6 km/h, udstyret med en eller flere elektriske drivmotorer og ikke permanent tilsluttet lysnettet, samt højspændingskomponenter og -systemer hertil, som er galvanisk forbundet til det elektriske fremdriftssystems højspændingsbus.
- 1.2. Del II: Sikkerhedskrav til det genopladelige elektriske energilagringssystem (REESS) i køretøjer i klasse L med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 6 km/h, udstyret med en eller flere elektriske drivmotorer og ikke permanent tilsluttet lysnettet.

Del II i dette regulativ finder ikke anvendelse på genopladelige elektriske energilagringssystemer, der primært anvendes til levering af strøm til motorstart, belysning eller andre af køretøjets hjælpesystemer.

2. DEFINITIONER

I dette regulativ forstås ved:

- 2.1. »indstilling, hvor aktiv kørsel er mulig«: en indstilling for køretøjet, hvor et tryk på speederen (eller aktivering af en tilsvarende anordning) eller slækning af bremserne vil få det elektriske fremdriftssystem til at bevæge køretøjet
- 2.2. »blokade«: den del, der yder beskyttelse mod direkte kontakt med strømførende dele i enhver adgangsretning
- 2.3. »basisisolering«: isolering, der anvendes til beskyttelse mod direkte kontakt med strømførende dele under fejlfrie forhold
- 2.4. »celle«: en enkelt indkapslet elektrokemisk enhed, der indeholder en positiv og en negativ elektrode, med et spændingsdifferentiale over de to terminaler

⁽¹⁾ Som defineret i den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, punkt 2. - <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html>

- 2.5. »stelforbindelser med det elektriske kredsløb«: elektriske vekselstrøms- og jævnstrømskredsløb, som er galvanisk forbundne med stel
- 2.6. »ledende forbindelse«: forbindelse, der ved hjælp af stik tilsluttes en ekstern strømforsyning, når det genopladelige elektriske energilagringssystem oplades
- 2.7. »tilkoblingssystem til opladning af det genopladelige elektriske energilagringssystem«: det elektriske kredsløb, der anvendes til opladning af det genopladelige elektriske energilagringssystem fra en ekstern elektrisk strømforsyning, herunder tilkoblingen på køretøjet eller et fastmonteret opladningskabel
- 2.8. »C-rate« af »n C«: den konstantstrøm, der kræves i 1/n timer til opladning eller afladning af den prøvede anordning mellem 0 procent af ladningstilstanden og 100 procent af ladningstilstanden
- 2.9. »direkte kontakt«: personers kontakt med strømførende dele
- 2.10. »dobbelt isolering«: isolering, der omfatter både basisisolering og supplerende isolering
- 2.11. »stel«: et sæt ledende dele, som er elektrisk forbundne, hvis potentiale anvendes som reference
- 2.12. »elektrisk kredsløb«: en samling indbyrdes forbundne strømførende dele, som er bestemt til at føre elektrisk energi under normale driftsforhold
- 2.13. »system til konvertering af elektrisk energi«: et system, der genererer og leverer elektrisk energi til elektrisk fremdrift
- 2.14. »elektrisk fremdriftssystem«: det elektriske kredsløb, som omfatter elektrisk(e) drivmotor(er) og kan omfatte REESS-systemet, systemet til konvertering af elektrisk energi, elektroniske omdannere, tilhørende ledninger og stik og tilkoblingssystemet til opladning af REESS-systemet
- 2.15. »elektronisk omdanner«: en anordning, der muliggør styring og/eller konvertering af strøm til elektrisk fremdrift
- 2.16. »indkapsling«: den del, der omslutter de interne enheder og yder beskyttelse mod direkte kontakt i enhver adgangsretning
- 2.17. »blotlagt ledende del«: enhver ledende del, som kan berøres, jf. bestemmelserne om IPXXB-beskyttelse, og som i tilfælde af svigtende isolering fører elektrisk energi. Dette omfatter dele under et dække, der kan fjernes uden brug af værktøj
- 2.18. »eksplosion«: pludselig frigivelse af en energi, der er tilstrækkelig til at forårsage trykbølger og/eller udkastning af genstande, der kan medføre strukturelle og/eller fysiske skader på den prøvede anordnings omgivelser
- 2.19. »ekstern elektrisk strømforsyning«: en strømforsyning med vekselstrøm (AC) eller jævnstrøm (DC) placeret uden for køretøjet
- 2.20. »højspænding«: klassificeringen af en elektrisk komponent eller et elektrisk kredsløb med en arbejds-spænding $> 60 \text{ V}$ og $\leq 1\,500 \text{ V DC}$ eller $> 30 \text{ V}$ og $\leq 1\,000 \text{ V AC}$ kvadratisk middelværdi (rms)
- 2.21. »ild«: flammer fra den prøvede anordning. Gnister og buedannelse betragtes ikke som flammer
- 2.22. »brandfarlig elektrolyt«: en elektrolyt, som indeholder stoffer, der er klassificeret i klasse 3 (»flammable liquid« — brændbare væsker) i »UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods — Model Regulations (Revision 17 fra juni 2011), bind I, kapitel 2.3«⁽²⁾
- 2.23. »højspændingsbus«: det elektriske kredsløb, herunder tilkoblingssystemet til opladning af REESS-systemet, som kører på højspænding

Hvis elektriske kredsløb, som er galvanisk forbundne til hinanden, er galvanisk forbundne med stel, og den maksimale spænding mellem enhver strømførende del og stel eller enhver blotlagt strømførende del er $\leq 30 \text{ V AC}$ og $\leq 60 \text{ V DC}$, klassificeres kun de komponenter eller dele af det elektriske kredsløb, der drives af højspænding, som en højspændingsbus.

⁽²⁾ www.unece.org/trans/danger/publi/unrec/rev17/17files_e.html

- 2.24. »indirekte kontakt«: personers kontakt med blotlagte ledende dele
- 2.25. »strømførende dele«: ledende del(e), der ved normal brug er beregnet til at føre elektrisk energi
- 2.26. »bagagerum«: det lukkede rum i køretøjet, der er beregnet til opbevaring af bagage
- 2.27. »fabrikant«: den person eller det organ, som er ansvarlig over den godkendende myndighed vedrørende alle aspekter af typegodkendelsesprocessen og vedrørende sikring af produktionens overensstemmelse. Vedkommende person eller organ behøver ikke være direkte inddraget i alle stadier af produktionen af det køretøj, det system eller den komponent, som er genstand for godkendelsesprocessen
- 2.28. »onboard-overvågningssystem for isolationsmodstand«: den anordning, som overvåger isolationsmodstanden mellem højspændingsbusserne og stel
- 2.29. »traktionsbatteri af åben type«: en væskebatteritype, som kræver genpåfyldning med vand, og som genererer hydrogengas, der udledes i atmosfæren
- 2.30. »passagerkabine«: det rum, hvori passagerer opholder sig, afgrænset af mindst fire af følgende: loft, gulv, sidevægge, døre, vinduesglas, forreste og bageste skilleplade, eller bagklap samt af afskærmning og indkapsling, der skal afskærme passagererne mod direkte kontakt med strømførende dele
- 2.31. »beskyttelsesgrad«: den beskyttelsesgrad, som en blokade/indkapsling yder ved en prøvesondes kontakt med strømførende dele; denne prøvesonde kan f.eks. være en prøvefinger (IPXXB) eller en prøveledning (IPXXD) som defineret i bilag 3
- 2.32. »genopladeligt elektrisk energilagringssystem (REESS)«: det genopladelige energilagringssystem, der leverer elektrisk energi til elektrisk fremdrift.
- REESS-systemet kan sammen med de nødvendige delsystemer omfatte undersystem(er) for fysisk støtte, varmekontrol samt elektronisk kontrol og indkapsling
- 2.33. »forstærket isolering«: isolering af strømførende dele til beskyttelse mod elektrisk stød, der svarer til dobbelt isolering. Isolering kan omfatte flere lag, som ikke kan prøves hver for sig som supplerende isolering eller basisisolering.
- 2.34. »udtageligt REESS-system«: REESS-system, der er konstrueret således, at køretøjets bruger kan tage det ud af køretøjet med henblik på ekstern (off-board) ladning
- 2.35. »brud«: åbning(er) gennem huset for funktionelle komponenter, som opstår eller udvides ved en begivenhed, og som er store nok til, at en prøvefinger (IPXXB) med en diameter på 12 mm kan trænge ind og få kontakt med strømførende dele (jf. bilag 3)
- 2.36. »serviceafbryder«: anordning til deaktivering af det elektriske kredsløb i forbindelse med kontrol og service af REESS-system, brændselscellestak osv.
- 2.37. »ladningstilstand (SOC)«: den disponible elektriske ladning i en prøvet anordning udtrykt som en procentdel af dens nominelle kapacitet
- 2.38. »massiv isolering«: den isolerende beklædning på ledninger, som skal dække og beskytte de strømførende dele mod direkte kontakt i enhver adgangsretning; dæksler til isolering af stikkens strømførende dele og lak eller maling med henblik på isolering
- 2.39. »delsystem«: enhver funktionel enhed af REESS-komponenter
- 2.40. »supplerende isolering«: uafhængig isolering, der anvendes ud over basisisolering til beskyttelse mod elektrisk stød i tilfælde af svigtende basisisolering
- 2.41. »den prøvede anordning«: enten hele REESS-systemet eller det REESS-delsystem, der er underkastet de i dette regulativ foreskrevne prøver

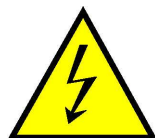
- 2.42. »type REESS-system«: systemer, der indbyrdes ikke afviger på væsentlige punkter såsom:
- a) fabrikantens handelsnavn eller -mærke
 - b) dets cellers kemi, kapacitet og fysiske dimensioner
 - c) antallet af celler, deres tilslutning og fysiske støtte
 - d) husets konstruktion, materialer og fysiske dimensioner
 - e) de nødvendige supplerende anordninger til fysisk støtte, varmekontrol og elektronisk kontrol
- 2.43. »køretøjstype«: køretøjer, der indbyrdes ikke afviger på væsentlige punkter såsom:
- a) montering af det elektriske fremdriftssystem og den galvanisk forbundne højspændingsbus
 - b) det elektriske fremdriftssystem og de galvanisk forbundne højspændingskomponenters art og type
- 2.44. »holdespænding«: den spænding, et prøveemne skal tilføres under de foreskrevne prøvningsbetingelser, og som ikke forårsager svigt og/eller overslag i et tilfredsstillende prøveemne
- 2.45. »arbejdsspænding«: den højeste kvadratiske middelværdi (rms) af en spænding i et elektrisk kredsløb angivet af fabrikanten, som kan forekomme mellem alle ledende dele ved åbne kredsløbsforhold eller ved normale driftsforhold. Hvis det elektriske kredsløb er opdelt ved galvanisk isolering, defineres arbejdsspændingen for hvert af de opdeltede kredsløb.
3. ANSØGNING OM GODKENDELSE
- 3.1. Del I: Godkendelse af en køretøjstype for så vidt angår elektrisk sikkerhed, herunder højspændingssystemet
- 3.1.1. Ansøgning om godkendelse af en køretøjstype hvad angår specifikke krav til det elektriske fremdriftssystem skal indgives af køretøjets fabrikant eller dennes behørigt bemyndigede repræsentant.
- 3.1.2. Ansøgningen skal ledsages af de nedenfor nævnte dokumenter i tre eksemplarer og af følgende oplysninger:
- 3.1.2.1. Detaljeret beskrivelse af køretøjstypen for så vidt angår det elektriske fremdriftssystem og den galvanisk forbundne højspændingsbus.
- 3.1.2.2. For køretøjer med REESS-systemer, supplerende dokumentation, der viser, at det er i overensstemmelse med kravene i punkt 6 i dette regulativ.
- 3.1.3. Et køretøj, der er repræsentativt for den køretøjstype, som søges godkendt, skal indleveres til den tekniske tjeneste, der er ansvarlig for godkendelsesprøvning, og - hvis det er relevant, efter fabrikantens skøn og med den tekniske tjenestes godkendelse - enten et supplerende køretøj/supplerende køretøjer, eller de dele af køretøjet, som den tekniske tjeneste betragter som væsentlige for de prøvning(er), der er omhandlet i punkt 6 i dette regulativ.
- 3.2. Del II: Godkendelse af et genopladeligt elektrisk energilagringssystem (REESS)
- 3.2.1. Ansøgning om godkendelse af en type REESS-system eller separat teknisk enhed hvad angår sikkerhedskravene til REESS-systemet skal indgives af systemets fabrikant eller dennes behørigt bemyndigede repræsentant.
- 3.2.2. Følgende dokumenter skal vedlægges i tre eksemplarer og overholde følgende retningslinjer:
- 3.2.2.1. Detaljeret beskrivelse af den pågældende type REESS-system eller separate tekniske enhed hvad angår sikkerheden for REESS-systemet.
- 3.2.3. En komponent/komponenter, som er repræsentativ(e) for den type REESS-system, der skal godkendes, samt — efter fabrikantens skøn og med den tekniske tjenestes godkendelse — de dele af køretøjet, som den tekniske tjeneste betragter som væsentlige for prøvningen, skal indleveres til den tekniske tjeneste, der er ansvarlig for godkendelsesprøvningen.
- 3.3. Før der meddeles typegodkendelse, kontrollerer den typegodkendende myndighed, at der findes tilfredsstillende ordninger til sikring af effektiv kontrol af produktionens overensstemmelse.

4. GODKENDELSE
- 4.1. Hvis den type, der søges godkendt efter dette regulativ, opfylder forskrifterne i de(n) pågældende del(e) af dette regulativ, meddeles der typegodkendelse.
- 4.2. Der tildeles et godkendelsesnummer til hver godkendt type. Dette nummers første to cifre (på nuværende tidspunkt 00 for regulativet i dets nuværende version) angiver den ændringsserie, som omfatter de seneste vigtige tekniske ændringer af regulativet på godkendelsens udstedelsestidspunkt. Den samme kontraherende part må ikke tildele det samme nummer til en anden køretøjstype.
- 4.3. Meddelelse om godkendelse eller nægtelse, udvidelse eller inddragelse af godkendelse eller endeligt ophør af produktionen af en køretøjstype i henhold til dette regulativ meddeles de parter i overenskomsten, der anvender dette regulativ, ved hjælp af en formular svarende til modellen i bilag 1, del 1 eller del 2 (alt efter hvad der er relevant), til dette regulativ.
- 4.4. Hvert køretøj eller genopladeligt elektrisk energilagringssystem eller separat teknisk enhed, som er i overensstemmelse med en type, som er godkendt efter dette regulativ, skal på et let synligt og let tilgængeligt sted være påført et internationalt godkendelsesmærke bestående af følgende:
- 4.4.1. en cirkel, som omslutter bogstavet »E« efterfulgt af kendingsnummeret på den stat, som har meddelt godkendelse ⁽³⁾.
- 4.4.2. nummeret på dette regulativ, efterfulgt af bogstavet »R«, en streg og godkendelsesnummeret til højre for den cirkel, der er beskrevet i punkt 4.4.1.
- 4.4.3. I tilfælde af godkendelse af et REESS-system eller en separat teknisk enhed af REESS-systemet efterfølges »R« af symbolet »ES«.
- 4.5. Hvis køretøjet eller REESS-systemet svarer til en type, som i henhold til et eller flere andre af de til overenskomsten vedføjede regulativer er godkendt i den stat, som har meddelt godkendelse efter dette regulativ, behøver det i punkt 4.4.1 foreskrevne symbol ikke gentages. I så tilfælde skal numrene på regulativet og godkendelserne samt de ekstra symboler for alle regulativer, i henhold til hvilke der er meddelt godkendelse i det land, hvor godkendelsen er meddelt i henhold til dette regulativ, placeres i lodrette kolonner til højre for det i punkt 4.4.1 foreskrevne symbol.
- 4.6. Godkendelsesmærket skal være let læseligt og må ikke kunne fjernes.
- 4.6.1. For køretøjer skal godkendelsesmærket være påført i nærheden af eller på køretøjets fabrikationsplade.
- 4.6.2. I tilfælde af et REESS-system eller en separat teknisk enhed, som er godkendt som et genopladeligt elektrisk energilagringssystem, skal godkendelsesmærket af fabrikanten være påført REESS-systemets hoveddel.
- 4.7. Bilag 2 til dette regulativ indeholder eksempler på godkendelsesmærkets udformning.
5. DEL I: KRAV TIL ET KØRETØJ FOR SÅ VIDT ANGÅR ELEKTRISK SIKKERHED
- 5.1. Beskyttelse mod elektrisk stød
- Følgende elektriske sikkerhedskrav gælder for højspændingsbusser, når disse ikke er forbundet til eksterne højspændingsstrømforsyninger.
- 5.1.1. Beskyttelse mod direkte kontakt
- Beskyttelse mod direkte kontakt med strømførende højspændingsdele er også påkrævet for køretøjer udstyret med en type genopladeligt elektrisk energilagringssystem godkendt i henhold til del II i dette regulativ.
- Beskyttelsen mod direkte kontakt med strømførende dele skal være i overensstemmelse med punkt 5.1.1.1 og 5.1.1.2.
- Disse beskyttelser (massiv isolering, blokade, indkapsling osv.) må ikke kunne åbnes, adskilles eller fjernes uden brug af værktøj.

⁽³⁾ Kendingsnumrene for de kontraherende parter i 1958-overenskomsten er angivet i bilag 3 til den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6.

- 5.1.1.1. Til beskyttelse af strømførende dele i passagerkabinen eller bagagerummet skal beskyttelsesgrad IPXXD være opfyldt.
- 5.1.1.2. Beskyttelse af strømførende dele i andre områder end passagerkabinen eller bagagerummet
- 5.1.1.2.1. For køretøjer med passagerkabine skal beskyttelsesgrad IPXXB være opfyldt.
- 5.1.1.2.2. For køretøjer uden passagerkabine skal beskyttelsesgrad IPXXD være opfyldt.
- 5.1.1.3. Stik
- Stik (herunder tilkoblingen på køretøjet) skønnes at opfylde disse krav, hvis:
- de opfylder punkt 5.1.1.1 og 5.1.1.2, når de frakobles uden brug af værktøj eller
 - de er anbragt under gulvet og forsynet med en låsemekanisme eller
 - de er forsynet med en låsemekanisme, og der skal fjernes andre komponenter med brug af værktøj for at frakoble stikket, eller
 - spændingen i de strømførende dele bliver lig med eller under 60 V DC eller lig med eller under 30 V AC (rms) inden for 1 sekund efter, at stikket frakobles.
- 5.1.1.4. Serviceafbryder
- For en serviceafbryder, som kan åbnes, adskilles eller fjernes uden værktøj, accepteres opfyldelse af beskyttelsesgrad IPXXB under forhold, hvor den åbnes, adskilles eller fjernes uden værktøj.
- 5.1.1.5. Mærkning
- 5.1.1.5.1. I tilfælde af et genopladeligt elektrisk energilagringssystem med højspændingskapacitet skal symbolet i figuren være anbragt på eller i nærheden af det genopladelige elektriske energilagringssystem. Symbolbaggrunden skal være gul, kanterne og pilen sort.

Mærkning af højspændingsudstyr



- 5.1.1.5.2. Symbolet skal også være synligt på indkapslinger og blokader, som, hvis de fjernes, blotlægger strømførende dele af højspændingskredsløb. Denne bestemmelse kan frivilligt benyttes for ethvert højspændingsbusstik. Den gælder ikke i følgende tilfælde:
- hvis blokader eller indkapslinger ikke fysisk kan tilgås, åbnes eller fjernes, medmindre andre køretøjskomponenter fjernes ved brug af værktøj
 - hvis afskærmninger eller indkapslinger er placeret under køretøjets gulv.
- 5.1.1.5.3. Kabler til højspændingsbusser, som ikke er placeret i indkapslinger, skal kunne identificeres af en ydre orange kappe.
- 5.1.2. Beskyttelse mod indirekte kontakt
- Beskyttelse mod indirekte kontakt med strømførende højspændingsdele er også påkrævet for køretøjer udstyret med en type genopladeligt elektrisk energilagringssystem godkendt i henhold til del II i dette regulativ.
- 5.1.2.1. Blotlagte ledende dele, herunder den ledende blokade eller indkapsling, skal med henblik på beskyttelse mod elektrisk stød ved indirekte kontakt have en sikker galvanisk forbindelse til stel i form af en ledning eller et jordkabel eller i form af svejsning eller en boltet forbindelse osv., således at der ikke frembringes skadelige potentialer.

- 5.1.2.2. Modstanden mellem alle blotlagte ledende dele og stel skal være lavere end 0,1 Ω , hvis strømstyrken er mindst 0,2 A.

Dette krav er opfyldt, hvis den galvaniske forbindelse er sikret ved svejsning.

- 5.1.2.3. Ved motorkøretøjer, som er beregnet til at blive tilsluttet den jordede eksterne elektriske strømforsyning gennem den ledende forbindelse, skal der forefindes en anordning, der gør det muligt at forbinde stel galvanisk til jordforbindelsen.

Anordningen skal gøre det muligt at etablere jordforbindelsen, før den eksterne spænding tilføres til køretøjet, og at fastholde forbindelsen, indtil den eksterne spænding er blevet fjernet fra køretøjet.

Opfyldelsen af dette krav skal påvises enten ved at bruge det stik, der specificeres af køretøjsfabrikanten, eller ved analyse.

- 5.1.2.4. Kravet i punkt 5.1.2.3 gælder ikke for køretøjer, der opfylder litra a) eller b) nedenfor:

- a) Køretøjets REESS-system kan kun oplades via den eksterne elektriske strømforsyning ved hjælp af en oplader uden for køretøjet med en dobbelt eller en forstærket isoleringsstruktur mellem indgang og udgang.

De ydeevnekrav, som gælder for den tidligere nævnte isoleringsstruktur, skal opfylde følgende krav i punkt 5.1.2.4.1 og 5.1.2.4.3, der også er anført i dokumentationen.

- b) Den indbyggede oplader har en dobbelt eller forstærket isoleringsstruktur mellem indgang og køretøjets blotlagte ledende dele/stel.

De ydeevnekrav, som gælder for den tidligere nævnte isoleringsstruktur, skal opfylde følgende krav i punkt 5.1.2.4.1, 5.1.2.4.2 og 5.1.2.4.3.

Hvis begge systemer er installeret, skal litra a) og b) være opfyldt.

- 5.1.2.4.1. Holdespænding

- 5.1.2.4.1.1. For køretøjer med indbygget oplader udføres prøvningen i overensstemmelse med bilag 9A til dette regulativ.

- 5.1.2.4.1.2. Acceptkriterier

Isolationsmodstanden skal være lig med eller større end 7 M Ω , når der anvendes 500 V DC mellem alle de forbundne indgange og køretøjets blotlagte ledende dele/stel.

- 5.1.2.4.2. Beskyttelse mod vandindtrængning

- 5.1.2.4.2.1. Denne prøvning udføres i overensstemmelse med bilag 9B til dette regulativ.

- 5.1.2.4.2.2. Acceptkriterier

Isolationsmodstanden skal være lig med eller større end 7 M Ω , når der anvendes 500 V DC.

- 5.1.2.4.3. Håndteringsinstrukser

I manualen anføres passende anvisninger for opladning (*).

- 5.1.3. Isolationsmodstand

Dette punkt finder ikke anvendelse på elektriske kredsløb forbundet med stel, hvor den maksimale spænding mellem de strømførende dele og stel eller alle blotlagte strømførende dele ikke overstiger 30 V AC (rms) eller 60 V DC.

(*) Eksempel på indhold i manualen: »Hvis dit køretøj eller din oplader kommer under vand i forbindelse med opladningen, må du ikke røre ved hverken køretøjet eller opladeren på grund af faren for elektrisk stød. Du må heller ikke bruge hverken batteriet eller køretøjet. Bed din forhandler om at træffe (passende) foranstaltninger.«

5.1.3.1. Elektrisk fremdriftssystem bestående af separate jævnstrøms- eller vekselstrømsbusser

Hvis AC-busser og DC-busser er galvanisk isolerede fra hinanden, skal isolationsmodstanden mellem højspændingsbussen og stel have en mindsteværdi på 100 Ω/V af arbejdsspændingen for DC-busser og en mindsteværdi på 500 Ω/V af arbejdsspændingen for AC-busser.

Målingen skal udføres i henhold til bilag 4A, »Metode til måling af isolationsmodstand ved køretøjsbaseret prøvning«.

5.1.3.2. Elektrisk fremdriftssystem bestående af kombinerede jævnstrøms- og vekselstrømsbusser

Hvis AC-busser og DC-busser er galvanisk forbundne, skal isolationsmodstanden mellem en hvilken som helst højspændingsbus og stel have en mindsteværdi på 500 $\Omega/volt$ af arbejdsspændingen.

Hvis alle AC-højspændingsbusser er beskyttet ved en af de to følgende foranstaltninger, skal isolationsmodstanden mellem en hvilken som helst højspændingsbus og stel imidlertid have en mindsteværdi på 100 Ω/V af arbejdsspændingen:

- a) dobbelt- eller flerlagede massive isolatorer, blokader eller indkapslinger, som hver især opfylder kravene i punkt 5.1.1, f.eks. ledninger
- b) mekanisk robuste beskyttelser med tilstrækkelig holdbarhed i forhold til køretøjets levetid, f. eks. motorhuse, kapper til elektroniske konvertere og stik.

Isolationsmodstanden mellem højspændingsbussen og stel kan påvises ved beregning, måling eller en kombination heraf.

Målingen skal udføres i henhold til bilag 4A, »Metode til måling af isolationsmodstand ved køretøjsbaseret prøvning«.

5.1.3.3. Brændselscellekøretøjer

Hvis kravet vedrørende den mindste isolationsmodstand ikke kan opretholdes hele tiden, skal beskyttelsen sikres ved en af følgende metoder:

- a) dobbelt- eller flerlagede massive isolatorer, blokader eller indkapslinger, som hver især opfylder kravene i punkt 5.1.1
- b) indbygget overvågningssystem for isolationsmodstand samt varsling af føreren, hvis isolationsmodstanden falder til under den krævede mindsteværdi. Isolationsmodstanden mellem højspændingsbussen i tilkoblingssystemet til opladning af REESS-systemet og stel behøver ikke overvåges, da tilkoblingssystemet til opladning kun er strømførende i forbindelse med REESS-opladning. Funktionen af on board-overvågningssystemet for isolationsmodstand efterprøves som beskrevet i bilag 5.

5.1.3.4. Krav vedrørende isolationsmodstand for det tilkoblingssystem, der anvendes til opladning af REESS-systemet

For tilkoblingssystemet (der anvendes til opladning af REESS-systemet, og som er beregnet til at være elektrisk ledende forbundet til den jordede eksterne AC-strømforsyning), skal isolationsmodstanden være mindst 1 M Ω , når ladetilkoblingen er afbrudt. Under målingen kan REESS-systemet frakobles.

5.2. Genopladeligt elektrisk energilagringssystem (REESS)

5.2.1. For et køretøj med et genopladeligt elektrisk energilagringssystem skal kravet i enten punkt 5.2.1.1 eller 5.2.1.2 være opfyldt.

5.2.1.1. For et genopladeligt elektrisk energilagringssystem, som er typegodkendt i henhold til dette regulativs del II, skal installationen være i overensstemmelse med fabrikantens anvisninger for REESS-systemer og i overensstemmelse med den beskrivelse, der er givet i del 2 af bilag 6 til dette regulativ.

5.2.1.2. Det genopladelige elektriske energilagringssystem skal opfylde de respektive krav i punkt 6 i dette regulativ.

5.2.2. Akkumulering af gas

Steder, hvor der placeres traktionsbatterier af den åbne type, som kan frembringe hydrogengas, skal forsynes med en ventilator, en luftkanal eller ethvert andet middel for at forhindre akkumulering af hydrogengas.

5.2.3. Beskyttelse mod udslip af elektrolyt

Køretøjet skal være konstrueret således, at intet udslip af elektrolyt fra REESS-systemet og dets komponenter når føreren eller passagerer eller andre personer omkring køretøjet under normale anvendelsesbetingelser og/eller funktionel drift.

Når REESS-systemet er vendt på hovedet, må der ikke ske udslip af elektrolyt.

5.2.4. Utilsigtet løsnen

REESS-systemet og dets komponenter skal være anbragt i køretøjet på en sådan måde, at REESS-systemet ikke utilsigtet kan løsnes.

Køretøjets REESS-system må ikke blive slynget ud, når køretøjet skråtstilles.

REESS-komponenterne må ikke blive slynget ud, når REESS-systemet vendes på hovedet.

5.3. Funktionel sikkerhed

Der skal som minimum afgives et midlertidigt signal til køretøjets fører, når køretøjet er i en »indstilling, hvor aktiv kørsel er mulig«.

Denne bestemmelse finder imidlertid ikke anvendelse under forhold, hvor en forbrændingsmotor direkte eller indirekte leverer effekt til køretøjets fremdrift.

Når føreren forlader køretøjet, skal han adviseres af et signal (f.eks. et optisk eller akustisk signal), hvis køretøjet stadig er i en indstilling, hvor aktiv kørsel er mulig.

Hvis det indbyggede REESS-system kan oplades eksternt af føreren, må bevægelse forårsaget af køretøjets fremdriftssystem ikke være mulig, mens den eksterne elektriske strømforsynings stik er fysisk forbundet til køretøjets tilkobling.

Ovenstående krav gælder ikke for køretøjer med et permanent tilkoblet opladningskabel, hvis anvendelse af kablet til opladning af køretøjet forhindrer anvendelse af køretøjet (f.eks. hvis sædet ikke kan lukkes, kablets placering forhindrer føreren i at sidde i eller stå ind i køretøjet). Opfyldelse af dette krav skal påvises ved at bruge det stik, der specificeres af køretøjsfabrikanten. Indstillingen af styreenheden for kørselsretningen skal være angivet over for føreren.

5.3.1. Yderligere krav til funktionel sikkerhed

5.3.1.1. Mindst to forsætlige og særskilte handlinger skal udføres af føreren ved start for at vælge den indstilling, hvor aktiv kørsel er mulig.

5.3.1.2. Kun én handling skal udføres for at deaktivere den indstilling, hvor aktiv kørsel er mulig.

5.3.1.3. Angivelse af midlertidig reduceret effekt (dvs. som ikke skyldes svigt) og/eller REESS-systemets ladnings-tilstand (state of charge — SOC)

5.3.1.3.1. Køretøjet skal have en funktion/anordning, der adviserer føreren, hvis effekten automatisk reduceres til under et vist niveau (f.eks. som følge af aktivering af udgangskontrolenheden for at beskytte REESS-systemet eller fremdriftssystemet) eller som følge af en lav ladningstilstand.

5.3.1.3.2. Betingelserne for, hvornår denne advisering skal gives, afgøres af fabrikanten.

En kortfattet beskrivelse af effektreduktionen og adviseringsstrategien gives i bilag 6.

- 5.3.1.4. Baglæns kørsel
- Det må ikke være muligt at aktivere køretøjets betjeningsanordning til baglæns kørsel, mens køretøjet er i fremadgående bevægelse.
- 5.4. Bestemmelse af hydrogenemissioner
- 5.4.1. Denne prøvning udføres på alle køretøjer udstyret med traktionsbatterier af den åbne type. Hvis REESS-systemet er godkendt i henhold til del II i dette regulativ og er monteret i overensstemmelse med punkt 5.2.1.1, kan denne prøvning udelades ved godkendelsen af køretøjet.
- 5.4.2. Prøvningen skal gennemføres i henhold til metoden i bilag 7 til nærværende regulativ. Prøvetagning for hydrogen samt analysen skal foreskrives. Andre analysemetoder kan godkendes, såfremt det godtgøres, at de giver tilsvarende resultater.
- 5.4.3. Under en normal opladningsprocedure skal hydrogenemissionerne ved de i bilag 7 anførte betingelser være under 125 g i løbet af 5 timer eller under $25 \times t_2$ g i løbet af t_2 (i h).
- 5.4.4. Under opladning foretaget med en oplader, der fremviser svigt (betingelser angivet i bilag 7), skal hydrogenemissionen være under 42 g. Opladeren skal begrænse et sådant svigt til højest 30 minutter.
- 5.4.5. Alle de funktioner, der er forbundet med opladning af REESS-systemet, skal styres automatisk, herunder standsning af opladning.
- 5.4.6. Opladningens faser må ikke kunne styres manuelt.
- 5.4.7. Normal tilslutning til eller afbrydelse fra lysnettet eller strømafbrydere må ikke påvirke styringen af opladningens faser.
- 5.4.8. Vigtige opladningssvigt skal meddeles føreren ved hjælp af permanente signaler. Et vigtigt svigt defineres som et svigt, der kan medføre fejl på opladeren ved senere opladning.
- 5.4.9. Fabrikanten skal i manualen angive, at køretøjet er i overensstemmelse med disse forskrifter.
- 5.4.10. Den godkendelse, der er meddelt en køretøjstype hvad angår dens hydrogenemission, kan udvides til andre køretøjstyper, der tilhører samme familie, jf. definitionen i bilag 7, tillæg 2.
6. DEL II: KRAV TIL ET GENOPLADELIGT ELEKTRISK ENERGILAGRINGSSYSTEM (REESS) MED HENSYN TIL DETS SIKKERHED
- 6.1. Generelt
- De procedurer, der er foreskrevet i bilag 8 til dette regulativ finder anvendelse.
- 6.2. Vibrationer
- 6.2.1. Prøvningen udføres i overensstemmelse med bilag 8A til dette regulativ.
- 6.2.2. Acceptkriterier
- 6.2.2.1. Under prøvningen må der ikke forekomme:
- elektrolytudslip
 - brud (gælder kun for REESS-system(er) med høj spænding)
 - brand
 - eksplosion.
- Der kontrolleres for tegn på elektrolytudslip ved visuel inspektion uden adskillelse af nogen del af den prøvede anordning.
- 6.2.2.2. For REESS-systemer med høj spænding må isolationsmodstanden målt efter prøvningen i overensstemmelse med bilag 4B til dette regulativ ikke være mindre end 100 Ω /volt.

- 6.3. Prøvning for temperaturudsving og cyklisk prøvning
- 6.3.1. Prøvningen udføres i overensstemmelse med bilag 8B til dette regulativ.
- 6.3.2. Acceptkriterier
- 6.3.2.1. Under prøvningen må der ikke forekomme:
- a) elektrolytudslip
 - b) brud (gælder kun for REESS-system(er) med høj spænding)
 - c) brand
 - d) eksplosion.
- Der kontrolleres for tegn på elektrolytudslip ved visuel inspektion uden adskillelse af nogen del af den prøvede anordning.
- 6.3.2.2. For REESS-systemer med høj spænding må isolationsmodstanden målt efter prøvningen i overensstemmelse med bilag 4B til dette regulativ ikke være mindre end 100 Ω /volt.
- 6.4. Mekanisk prøvning
- 6.4.1. Faldprøvning for udtageligt REESS-system
- 6.4.1.1. Prøvningen udføres i overensstemmelse med bilag 8C til dette regulativ.
- 6.4.1.2. Acceptkriterier
- 6.4.1.2.1. Under prøvningen må der ikke forekomme:
- a) elektrolytudslip
 - b) brud (gælder kun for REESS-system(er) med høj spænding)
 - c) brand
 - d) eksplosion.
- Der kontrolleres for tegn på elektrolytudslip ved visuel inspektion uden adskillelse af nogen del af den prøvede anordning.
- 6.4.1.2.2. For REESS-systemer med høj spænding må isolationsmodstanden målt efter prøvningen i overensstemmelse med bilag 4B til dette regulativ ikke være mindre end 100 Ω /volt.
- 6.4.2. Mekanisk stød
- 6.4.2.1. Prøvningen finder anvendelse på køretøjer med central- og/eller sidestøtte.
- Prøvningen udføres i overensstemmelse med bilag 8D til dette regulativ.
- 6.4.2.2. Acceptkriterier
- 6.4.2.2.1. Under prøvningen må der ikke forekomme:
- a) elektrolytudslip
 - b) brud (gælder kun for REESS-system(er) med høj spænding)
 - c) brand
 - d) eksplosion.
- Der kontrolleres for tegn på elektrolytudslip ved visuel inspektion uden adskillelse af nogen del af den prøvede anordning.
- 6.4.2.2.2. For et REESS-system med høj spænding skal den prøvede anordnings isolationsmodstand sikre mindst 100 Ω /volt for hele REESS-systemet, målt efter prøvningen i henhold til bilag 4B til dette regulativ.

- 6.5. Brandbestandighed
- Denne prøve finder kun anvendelse på køretøjer med passagerkabine.
- Denne prøve er nødvendig for REESS-systemer indeholdende brændbar elektrolyt.
- Prøvningen skal udføres på et prøveeksemplar.
- Efter fabrikantens valg kan prøvningen foretages enten som
- en køretøjsbaseret prøvning i overensstemmelse med punkt 6.5.1 i dette regulativ eller
 - en komponentbaseret prøvning i overensstemmelse med punkt 6.5.2 i dette regulativ.
- 6.5.1. Køretøjsbaseret prøvning
- Prøvningen udføres i overensstemmelse med bilag 8E og under behørig hensyntagen til punkt 3.2.1 i bilag 8E.
- Godkendelsen af et REESS-system prøvet i henhold til dette punkt skal begrænses til godkendelse af den specifikke køretøjstype.
- 6.5.2. Komponentbaseret prøvning
- Prøvningen udføres i overensstemmelse med bilag 8E og under behørig hensyntagen til punkt 3.2.2 i bilag 8E.
- 6.5.3. Acceptkriterier
- 6.5.3.1. Under prøvningen må den prøvede anordning ikke udvise tegn på eksplosion.
- 6.6. Ekstern kortslutningsbeskyttelse
- 6.6.1. Prøvningen udføres i overensstemmelse med bilag 8F til dette regulativ.
- 6.6.2. Acceptkriterier
- 6.6.2.1. Under prøvningen må der ikke forekomme:
- elektrolytudslip
 - brud (gælder kun for REESS-system(er) med høj spænding)
 - brand
 - eksplosion.
- Der kontrolleres for tegn på elektrolytudslip ved visuel inspektion uden adskillelse af nogen del af den prøvede anordning.
- 6.6.2.2. For REESS-systemer med høj spænding må isolationsmodstanden målt efter prøvningen i overensstemmelse med bilag 4B til dette regulativ ikke være mindre end 100 Ω/V .
- 6.7. Beskyttelse mod overopladning
- 6.7.1. Prøvningen udføres i overensstemmelse med bilag 8G til dette regulativ.
- 6.7.2. Acceptkriterier
- 6.7.2.1. Under prøvningen må der ikke forekomme:
- elektrolytudslip
 - brud (gælder kun for REESS-system(er) med høj spænding)

- c) brand
- d) eksplosion.

Der kontrolleres for tegn på elektrolytudslip ved visuel inspektion uden adskillelse af nogen del af den prøvede anordning.

- 6.7.2.2. For REESS-systemer med høj spænding må isolationsmodstanden målt efter prøvningen i overensstemmelse med bilag 4B til dette regulativ ikke være mindre end 100 Ω/V .

6.8. Beskyttelse mod overafledning

- 6.8.1. Prøvningen udføres i overensstemmelse med bilag 8H til dette regulativ.

6.8.2. Acceptkriterier

- 6.8.2.1. Under prøvningen må der ikke forekomme:

- a) elektrolytudslip
- b) brud (gælder kun for REESS-system(er) med høj spænding)
- c) brand
- d) eksplosion.

Der kontrolleres for tegn på elektrolytudslip ved visuel inspektion uden adskillelse af nogen del af den prøvede anordning.

- 6.8.2.2. For REESS-systemer med høj spænding må isolationsmodstanden målt efter prøvningen i overensstemmelse med bilag 4B til dette regulativ ikke være mindre end 100 Ω/V .

6.9. Beskyttelse mod overtemperatur

- 6.9.1. Prøvningen udføres i overensstemmelse med bilag 8I til dette regulativ.

6.9.2. Acceptkriterier

- 6.9.2.1. Under prøvningen må der ikke forekomme:

- a) elektrolytudslip
- b) brud (gælder kun for REESS-system(er) med høj spænding)
- c) brand
- d) eksplosion.

Der kontrolleres for tegn på elektrolytudslip ved visuel inspektion uden adskillelse af nogen del af den prøvede anordning.

- 6.9.2.2. For REESS-systemer med høj spænding må isolationsmodstanden målt efter prøvningen i overensstemmelse med bilag 4B til dette regulativ ikke være mindre end 100 Ω/V .

6.10. Udledning

Eventuel emission af gasser, der forårsages af energikonverteringsprocessen under normal brug, skal tages i betragtning.

- 6.10.1. Traktionsbatterier af den åbne type, skal opfylde kravene i punkt 5.4 i dette regulativ med hensyn til hydrogenemissioner.

Systemer med lukket kemisk proces betragtes som emissionsfrie under normal drift (f.eks. litium-ionbatterier).

Den lukkede kemiske proces beskrives og dokumenteres af batteriets fabrikant i bilag 6, del 2.

Andre teknologier skal vurderes af fabrikanten og den tekniske tjeneste vedrørende enhver mulig emission under normal drift.

6.10.2. Acceptkriterier

Vedrørende hydrogenemissioner, se punkt 5.4 i dette regulativ.

Ved emissionsfri systemer med lukkede kemiske processer er efterprøvning ikke nødvendig.

7. ÆNDRING OG UDVIDELSE AF TYPEGODKENDELSEN

7.1. Alle ændringer af køretøjs- eller REESS-typen hvad angår dette regulativ skal meddeles til den typegodkendende myndighed, som har godkendt køretøjs- eller REESS-typen. Denne myndighed kan da enten:

7.1.1. anse det for usandsynligt, at ændringerne vil få en mærkbar negativ virkning, og at køretøjet eller REESS-systemet under alle omstændigheder fortsat opfylder kravene, eller

7.1.2. kræve en supplerende prøvningsrapport fra den tekniske tjeneste, der forestår prøvningen.

7.2. Underretning om nægtelse eller godkendelse skal med angivelse af ændringer gives efter proceduren i punkt 4.3 ovenfor til parterne i overenskomsten, som anvender dette regulativ.

7.3. Den typegodkendende myndighed, som meddeler udvidelse af typegodkendelsen, tildeler et serienummer til hver meddelelsesformular, som udfærdiges vedrørende udvidelsen, og underretter de øvrige kontraherende parter i 1958-overenskomsten, som anvender dette regulativ, herom ved hjælp af en meddelelsesformular svarende til modellen i bilag 1 (del 1 eller del 2) til dette regulativ.

8. PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE

8.1. Køretøjer eller REESS-systemer, som er godkendt efter dette regulativ, skal være fremstillet således, at de er i overensstemmelse med den godkendte type, idet de opfylder forskrifterne i den eller de relevante dele i dette regulativ.

8.2. Til efterprøvning af, at forskrifterne i punkt 8.1 ovenfor er opfyldt, skal der foretages passende kontrol af produktionen.

8.3. Indehaveren af godkendelsen skal bl.a.:

8.3.1. sørge for, at der findes procedurer for effektiv kvalitetskontrol af køretøjerne eller REESS-systemerne

8.3.2. have adgang til det prøvningsudstyr, der er nødvendigt for kontrol af hver enkelt godkendt types overensstemmelse

8.3.3. drage omsorg for, at prøvningsdata registreres, og at de vedlagte dokumenter er til rådighed i et tidsrum, der fastsættes efter aftale med den typegodkendende myndighed

8.3.4. analysere resultaterne af hver enkelt type prøvning for at kontrollere og sikre, at køretøjet eller REESS-systemet har stabile egenskaber, med forbehold af den med industriproduktion forbundne variation

8.3.5. sikre, at hver køretøjs- eller komponenttype som minimum underkastes mindst de prøvninger, der er omhandlet i dette regulativs relevante dele.

8.3.6. sikre, at alle stikprøveserier eller prøveemner, som udviser manglende overensstemmelse med den pågældende type, medfører yderligere prøveudtagning og prøvning. Der skal tages alle nødvendige skridt til genopretning af produktionens overensstemmelse.

8.4. Den godkendende myndighed, som har meddelt typegodkendelse, kan til hver en tid efterprøve de metoder til overensstemmelsesprøvning, som anvendes på de enkelte produktionsanlæg.

8.4.1. Ved hver inspektion skal inspektøren have forelagt produktions- og prøvningsrapporterne.

- 8.4.2. Sidstnævnte kan udtage stikprøver til prøvning på fabrikantens laboratorium. Mindsteantallet af prøver kan fastsættes ud fra resultatet af fabrikantens egen kontrol.
- 8.4.3. Forekommer kvalitetsniveauet utilfredsstillende, eller er det nødvendigt at kontrollere gyldigheden af prøver, der er udført i henhold til punkt 8.4.2, udtager inspektøren prøver, som sendes til den tekniske tjeneste, der har forestået typegodkendelsesprøvningerne.
- 8.4.4. Den typegodkendende myndighed kan udføre enhver prøvning, som foreskrives i dette regulativ.
- 8.4.5. Den normale inspektionshyppighed, der fastsættes af den typegodkendende myndighed, er en gang årligt. Hvis en inspektion giver negativt resultat, skal den typegodkendende myndighed påse, at der træffes sådanne foranstaltninger, at produktionsoverensstemmelsen genetableres hurtigst muligt.

9. SANKTIONER I TILFÆLDE AF PRODUKTIONENS MANGLENDE OVERENSSTEMMELSE

- 9.1. Godkendelser, som er meddelt for en type køretøj/REESS-system i henhold til dette regulativ kan inddrages, hvis forskrifterne i punkt 8 ovenfor ikke er opfyldt, eller hvis køretøjet/REESS-systemet eller dets komponenter ikke har bestået de i punkt 8.3.5 ovenfor foreskrevne prøver.
- 9.2. Hvis en kontraherende part i overenskomsten, som anvender dette regulativ, inddrager en godkendelse, som den tidligere har meddelt, skal den straks underrette de øvrige kontraherende parter, der anvender dette regulativ, herom ved hjælp af en formular svarende til modellen i bilag 1 (del 1 eller 2) til dette regulativ.

10. ENDELIGT OPHØR AF PRODUKTIONEN

Hvis indehaveren af en godkendelse ophører fuldstændigt med at producere en type køretøj/REESS-system, der er godkendt i henhold til dette regulativ, underretter han den typegodkendende myndighed, der har indrømmet godkendelsen herom. Ved modtagelse af den pågældende meddelelse skal myndigheden underrette de øvrige kontraherende parter i 1958-overenskomsten, som anvender dette regulativ, herom ved hjælp af en formular svarende til modellen i bilag 1 (del 1 eller 2) til dette regulativ.

11. NAVNE OG ADRESSER PÅ DE TEKNISKE TJENESTER, DER ER ANSVARLIGE FOR UDFØRELSE AF GODKENDELSESPRØVNINGERNE, OG PÅ DE TYPEGODKENDENDE MYNDIGHEDER

De kontraherende parter i 1958-overenskomsten, som anvender dette regulativ, meddeler De Forenede Nationers sekretariat navne og adresser på de tekniske tjenester, som er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvningerne, og på de typegodkendende myndigheder, som meddeler godkendelse, og til hvem formularer med attestering af godkendelse eller udvidelse, nægtelse eller inddragelse af godkendelser, som er udstedt i andre stater, skal fremsendes.

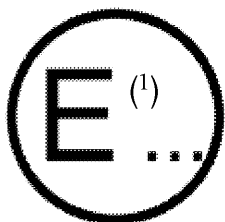
—

BILAG 1

DEL 1

Meddelelse

(Største format: A4 (210 × 297 mm))



Udstedt af: Myndighedens navn:

.....

vedrørende ⁽²⁾: Meddelelse af godkendelse
 Udvidelse af godkendelse
 Nægtelse af godkendelse
 Inddragelse af godkendelse
 Endeligt ophør af produktionen

af en køretøjstype hvad angår elektrisk sikkerhed i henhold til regulativ nr. 136

Godkendelse nr. Udvidelse nr.

1. Køretøjets fabriks- eller handelsbetegnelse:
2. Køretøjets type:
3. Køretøjets klasse:
4. Fabrikantens navn og adresse:
5. Navn og adresse på fabrikantens eventuelle repræsentant:
6. Beskrivelse af køretøjet:
- 6.1. REESS-type:
- 6.1.1. Godkendelsesnummer for REESS eller beskrivelser af REESS ⁽²⁾
- 6.2. Arbejdsspænding:
- 6.3. Fremdriftssystem (f.eks. hybrid, elektrisk):
7. Køretøj indleveret til godkendelse den:
8. Teknisk tjeneste, der forestår godkendelsesprøvingerne:
-
9. Dato på rapport udstedt af den pågældende tekniske tjeneste:
10. Nummer på rapport udstedt af denne tjeneste:
11. Godkendelsesmærkets placering:
12. Begrundelse(r) for udvidelse af godkendelsen (i givet fald) ⁽²⁾:
13. Godkendelse meddelt/udvidet/nægtet/inddraget ⁽²⁾:
14. Sted:
15. Dato:
16. Underskrift:
17. De dokumenter, der er indleveret med anmodningen om godkendelse eller udvidelse, udleveres på anmodning.

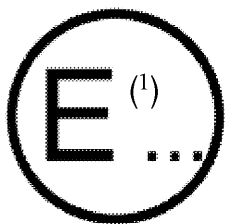
⁽¹⁾ Betegnelsesnummer for det land, hvor godkendelsen er meddelt, udvidet, nægtet eller inddraget (se godkendelsesforskrifter i regulativet).

⁽²⁾ Det ikke gældende overstreges.

DEL 2

Meddelelse

(Største format: A4 (210 × 297 mm))



Udstedt af: Myndighedens navn:

.....

Vedrørende ⁽²⁾: Meddelelse af godkendelse
 Udvidelse af godkendelse
 Nægtelse af godkendelse
 Inddragelse af godkendelse
 Endeligt ophør af produktionen

af en type REESS-system som komponent/separat teknisk enhed ⁽²⁾ i henhold til regulativ nr. 136

Godkendelse nr. Udvidelse nr.

1. REESS-systemets fabriks- eller handelsbetegnelse:
2. Type REESS-system:
3. Fabrikantens navn og adresse:
4. Navn og adresse på fabrikantens eventuelle repræsentant:
5. Beskrivelse af REESS-systemet:
6. Restriktioner for montering af REESS-system:
7. REESS-system indleveret til godkendelse den:
8. Teknisk tjeneste, der forestår godkendelsesprøvningerne:
9. Dato på rapport udstedt af den pågældende tekniske tjeneste:
10. Nummer på rapport udstedt af denne tjeneste:
11. Godkendelsesmærkets placering:
12. Begrundelse(r) for udvidelse af godkendelsen (i givet fald) ⁽²⁾:
13. Godkendelse meddelt/udvidet/nægtet/inddraget ⁽²⁾:
14. Sted:
15. Dato:
16. Underskrift:
17. De dokumenter, der er indleveret med anmodningen om godkendelse eller udvidelse, udleveres på anmodning.

⁽¹⁾ Betegnelsesnummer for det land, hvor godkendelsen er meddelt, udvidet, nægtet eller inddraget (se godkendelsesforskrifter i regulativet).

⁽²⁾ Det ikke gældende overstreges.

BILAG 2

UDFORMNING AF GODKENDELSESMÆRKER

MODEL A

(se punkt 4.2 i dette regulativ)

Figur 1



a = 8 mm min.

Godkendelsesmærket i figur 1, som er påført et køretøj, viser, at den pågældende vej køretøjstype er godkendt i Nederlandene (E4) i henhold til regulativ nr. 136 under godkendelsesnummer 002492. De første to cifre i godkendelsesnummeret angiver, at godkendelsen er meddelt i overensstemmelse med forskrifterne i regulativ nr. 136 i den oprindelige form.

Figur 2

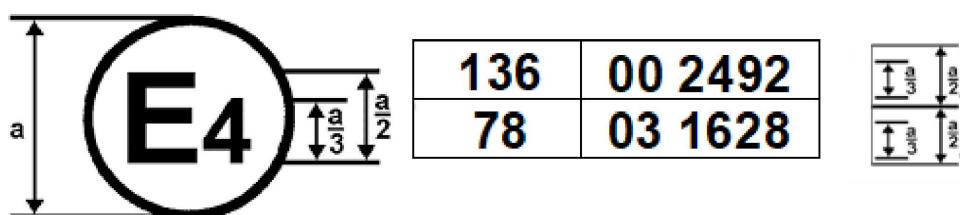


a = 8 mm min.

Godkendelsesmærket i figur 2, som er påført et REESS-system, viser, at den pågældende REESS-type («ES») er godkendt i Nederlandene (E4) i henhold til regulativ nr. 136 under godkendelsesnummer 002492. De første to cifre i godkendelsesnummeret angiver, at godkendelsen er meddelt i overensstemmelse med forskrifterne i regulativ nr. 136 i den oprindelige form.

MODEL B

(se punkt 4.5 i dette regulativ)



a = 8 mm min.

Ovenstående godkendelsesmærke, som er påført et køretøj, viser, at det pågældende vej køretøj er blevet godkendt i Nederlandene (E4) i henhold til regulativ nr. 136 og 78 ⁽¹⁾. Godkendelsesnummeret angiver, at regulativ nr. 136 på meddelelsesdatoerne for de respektive godkendelser stadig forelå i den oprindelige version, og at regulativ nr. 78 var blevet ændret ved ændringsserie 03.

⁽¹⁾ Sidstnævnte nummer er kun et eksempel.

BILAG 3

BESKYTTELSE MOD DIREKTE KONTAKT MED SPÆNDINGSFØRENDE DELE

1. ADGANGSSONDER (ACCESS PROBES)

Adgangssonder til efterprøvning af beskyttelsen mod personers adgang til farlige dele findes i tabel 1.

2. PRØVNINGSBETINGELSER

Adgangssonden presses mod eventuelle åbninger i indkapslingen med den i tabel 1 angivne kraft. Hvis den trænger helt eller delvis igennem, placeres den i enhver mulig position, men stopfladen må under ingen omstændigheder kunne trænge helt igennem åbningen.

Interne afskærmninger betragtes som en del af indkapslingen.

En strømforsyning med lavspænding (ikke under 40 V og ikke over 50 V) i serie med en passende lampe bør om nødvendigt forbindes mellem sonden og de strømførende dele inden i blokaden eller indkapslingen.

Signal-kredsløbsmetoden bør også anvendes til de bevægende strømførende dele i højspændingsudstyr.

Indre bevægende dele kan så vidt muligt betjenes langsomt.

3. ACCEPTKRITERIER

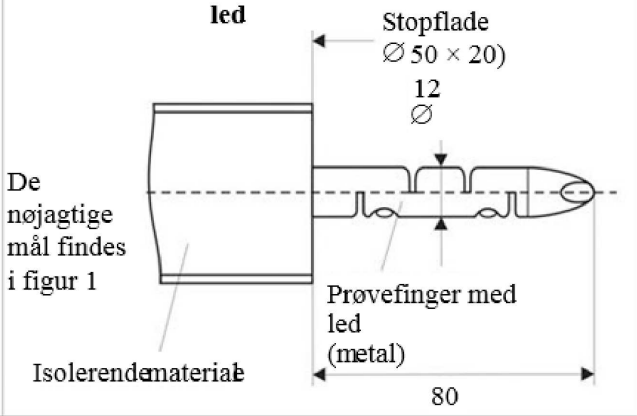
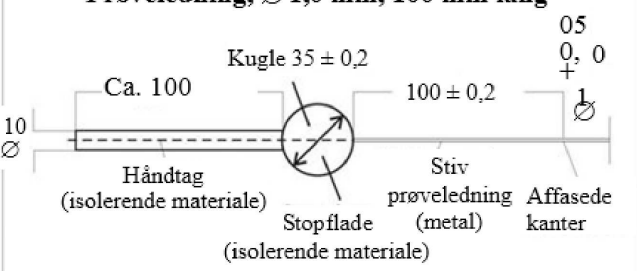
Adgangssonden må ikke berøre strømførende dele.

Hvis dette krav bekræftes ved hjælp af et signalkredsløb mellem sonden og de strømførende dele, må lampen ikke lyse.

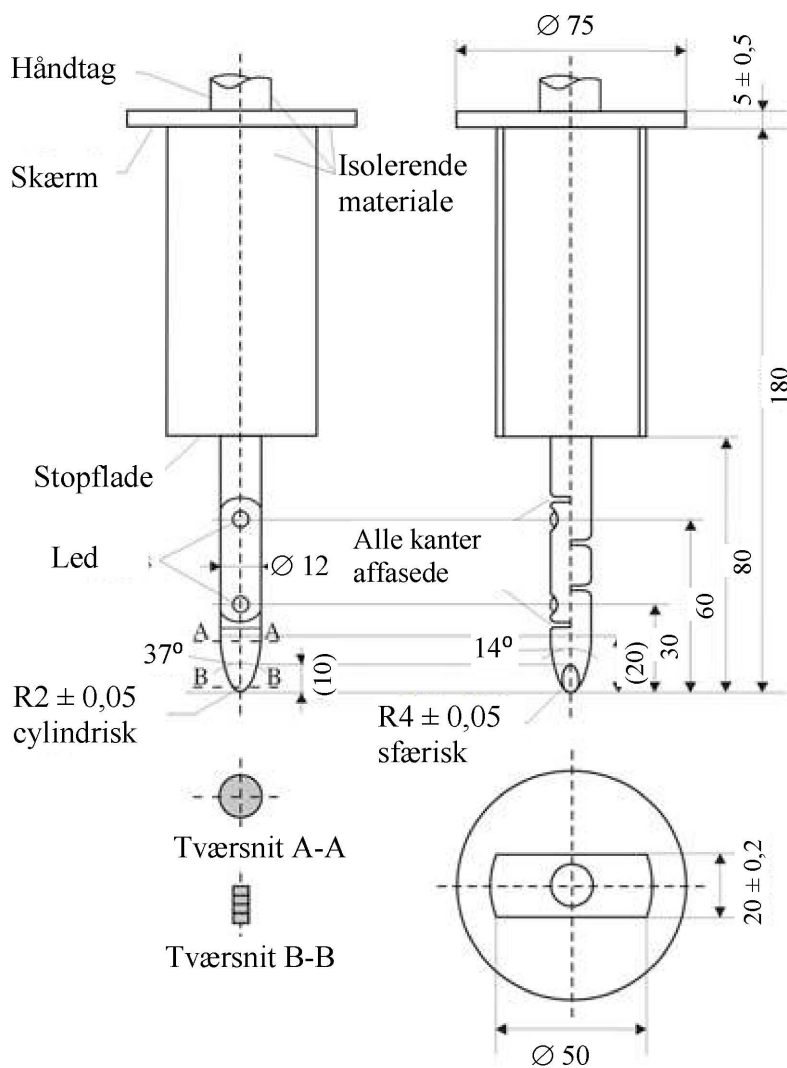
Ved prøvning i forbindelse med IPXXB må prøvefingeren med led kunne trænge ind til sin længde på 80 mm, men stopfladen (med diameter 50 mm × 20 mm) må ikke kunne gå igennem åbningen. Med udgangspunkt i en lige position bøjes først det ene og efterfølgende det andet af prøvefingerens led i en vinkel på op til 90 grader i forhold til akse for fingerens tilstødende del og placeres i enhver mulig position.

Ved prøvning i forbindelse med IPXXD må adgangssonden kunne trænge ind til sin fulde længde, men stopfladen må ikke kunne trænge helt igennem åbningen.

Adgangssonder til prøvning af beskyttelsen mod personers adgang til farlige dele

Indledn. ciffer	Efterflg. bogstav	Adgangssonde (Mål i mm)	Prøvekraft
2	B	<p style="text-align: center;">Prøvefinger med led</p>  <p>Stopflade $\varnothing 50 \times 20$ 12 \varnothing Prøvefinger med led (metal) 80 Isolerendematiale De nøjagtige mål findes i figur 1</p>	10 N \pm 10 %
4, 5, 6	D	<p style="text-align: center;">Prøveledning, $\varnothing 1,0$ mm, 100 mm lang</p>  <p>Ca. 100 10 \varnothing Håndtag (isolerende materiale) Kugle $35 \pm 0,2$ Stopflade (isolerende materiale) 100 $\pm 0,2$ Stiv prøveledning (metal) Affasede kanter 05 0,0 +</p>	1 N \pm 10 %

Prøvefinger med led



Materiale: metal, medmindre andet er angivet

Lineære mål i mm

Tolerancer for mål uden specifikke tolerancer:

a) For vinkler: $0/- 10^\circ$

b) For lineære mål: op til 25 mm: $0/- 0,05$ mm, over 25 mm: $\pm 0,2$ mm.

Begge led skal muliggøre en bevægelse i samme plan og retning gennem en vinkel på 90° med en tolerance på 0 til $+ 10^\circ$.

BILAG 4A

METODE TIL MÅLING AF ISOLATIONSMODSTAND VED KØRETØJSBASERET PRØVNING

1. GENERELT

Isolationsmodstanden for hver højspændingsbus på køretøjet skal måles eller bestemmes ved beregning ved hjælp af måleværdier fra hver del eller komponentenhed af en højspændingsbus (i det følgende benævnt »delt måling«).

2. MÅLEMETODE

Måling af isolationsmodstanden foretages ved at vælge en hensigtsmæssig målemetode i fortegnelsen i punkt 2.1-2.2 i dette bilag, afhængigt af de strømførende deles elektriske ladning, isolationsmodstand osv.

Området for det elektriske kredsløb, som skal måles, skal på forhånd være klarlagt ved hjælp af diagrammer over elektriske kredsløb osv.

Desuden kan der foretages ændringer, som er nødvendige for at kunne måle isolationsmodstanden, herunder fjernelse af dæksler for adgang til de strømførende dele, optegning af målelinjer, softwareændringer osv.

I tilfælde, hvor de målte værdier ikke er stabile, fordi et on board-overvågningssystem for isolationsmodstand eller lignende er i drift, kan der foretages de ændringer, der er nødvendige for at foretage målingen, f. eks. fjernelse af anordningen eller afbrydelse af dens drift. Når anordningen fjernes, skal det desuden ved hjælp af tegninger og lignende bevises, at dette ikke medfører ændring af isolationsmodstanden mellem de strømførende dele og stel.

Der skal udvises stor forsigtighed for at undgå kortslutning, elektrisk stød osv., idet det under denne kontrol kan være nødvendigt med direkte drift af højspændingskredsløbet.

2.1. Målemetode med tilførsel af spænding fra kilder uden for køretøjet

2.1.1. Måleinstrument

Der anvendes et instrument til isolationsmodstandsprøvning, som kan afgive en jævnstrømsspænding, der er højere end højspændingsbussens arbejdsspænding.

2.1.2. Målemetode

Et instrument til isolationsmodstandsprøvning forbindes mellem de strømførende dele og stel. Derefter måles isolationsmodstanden ved at tilslutte en jævnstrømsspænding på mindst halvdelen af højspændingsbussens arbejdsspænding.

Hvis systemet har flere spændingsområder (f.eks. pga. en boost converter) i et galvanisk forbundet kredsløb, og nogle af komponenterne ikke kan modstå arbejdsspændingen i hele kredsløbet, kan isolationsmodstanden mellem sådanne komponenter og stel måles separat ved at anvende mindst halvdelen af deres egen arbejdsspænding med disse komponenter afbrudt.

2.2. Målemetode ved anvendelse af køretøjets eget REESS-system som jævnstrømskilde

2.2.1. Forhold vedrørende prøvekøretøjet

Højspændingsbussen skal strømfødes af køretøjets eget REESS-system og/eller energikonverteringssystem, og spændingsniveauet herfra skal under hele prøvningen mindst svare til den nominelle driftsspænding i overensstemmelse med køretøjsfabrikantens angivelser.

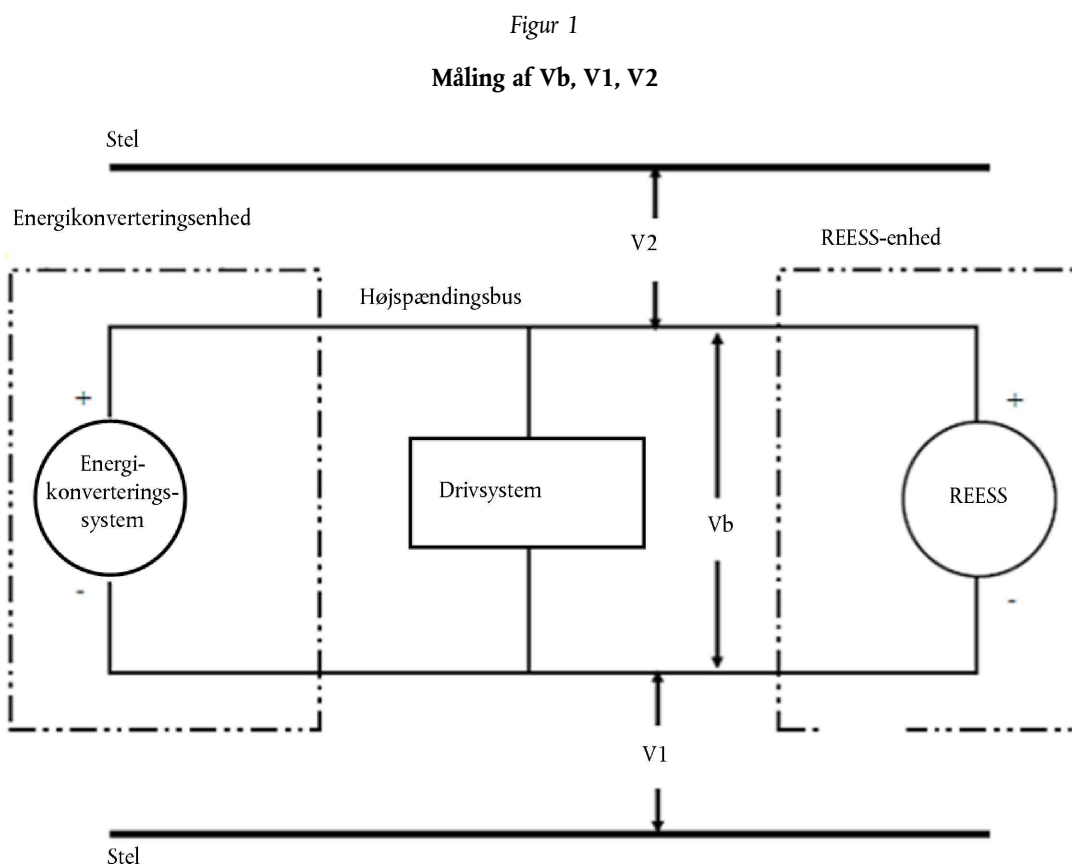
2.2.2. Måleinstrument

Det til denne prøvning anvendte voltmeter skal måle jævnstrømsværdier og have en intern modstand på mindst 10 M Ω .

2.2.3. Målemetode

2.2.3.1. Første trin

Spændingen måles som vist i figur 1, og højspændingsbussens spænding (V_b) registreres. V_b skal være lig med eller højere end den nominelle driftsspænding for REESS-systemet og/eller energikonverteringssystemet i overensstemmelse med køretøjsfabrikantens angivelser.



2.2.3.2. Andet trin

Spændingen (V_1) mellem højspændingsbussens minusside og stel måles og registreres (se figur 1).

2.2.3.3. Tredje trin

Spændingen (V_2) mellem højspændingsbussens plusside og stel måles og registreres (se figur 1).

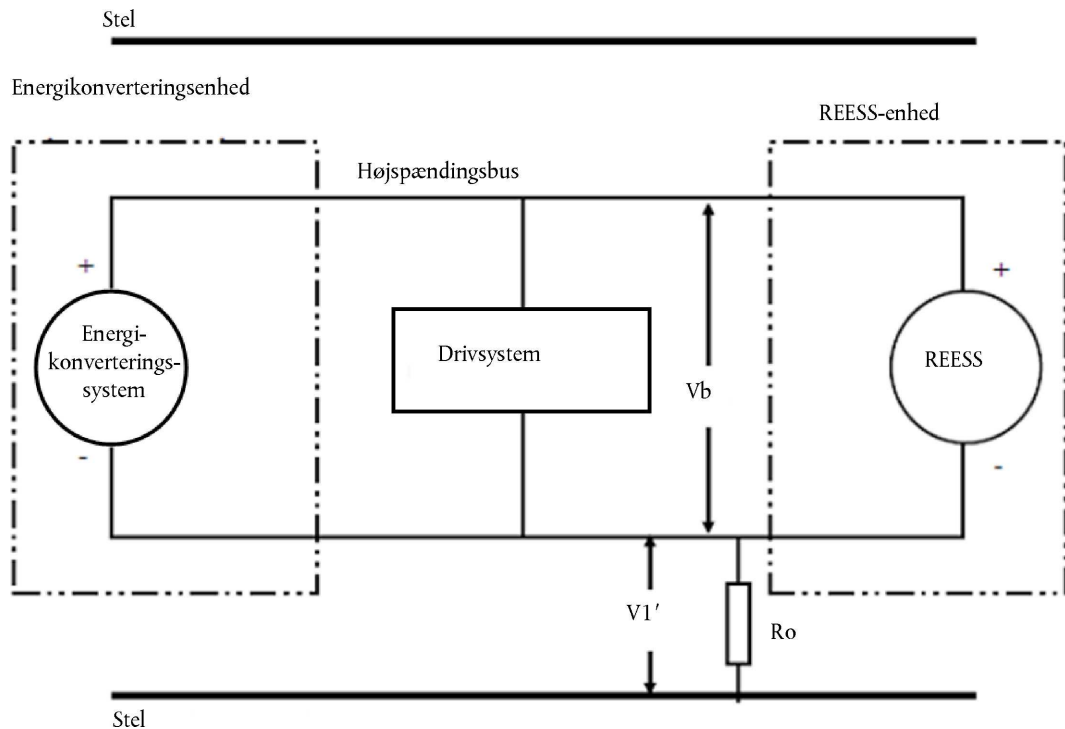
2.2.3.4. Fjerde trin

Hvis V_1 er større end eller lig med V_2 , indsættes en kendt standardmodstand (R_o) mellem højspændingsbussens minusside og stel. Med R_o anbragt måles spændingen (V_1') mellem højspændingsbussens minusside og stel (se figur 2).

Den elektriske isolation (R_i) beregnes ved hjælp af følgende formel:

$$R_i = R_o \times (V_b/V_1' - V_b/V_1) \text{ eller } R_i = R_o \times V_b \times (1/V_1' - 1/V_1)$$

Figur 2
Måling af V1'

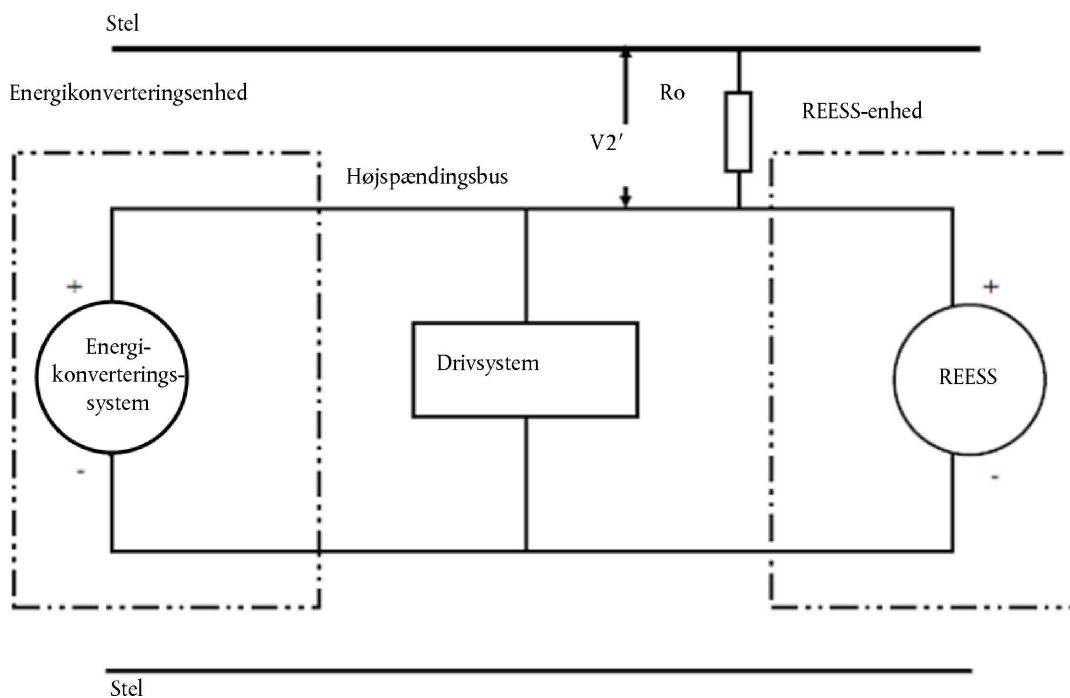


Hvis V2 er større end V1, indsættes en kendt standardmodstand (R_o) mellem højspændingsbussens plusside og stel. Med R_o anbragt måles spændingen ($V2'$) mellem højspændingsbussens plusside og stel (se figur 3). Den elektriske isolation (R_i) beregnes ved hjælp af den viste formel. Denne elektriske isolationsværdi (i Ω) divideres med højspændingsbussens nominelle driftsspænding (i volt).

Den elektriske isolation (R_i) beregnes ved hjælp af følgende formel:

$$R_i = R_o \times (V_b/V2' - V_b/V2) \text{ eller } R_i = R_o \times V_b \times (1/V2' - 1/V2)$$

Figur 3
Måling af V2'



2.2.3.5. Femte trin

Den elektriske isolationsværdi R_i (Ω) divideret med højspændingsbussens arbejdsspænding (i volt) giver isolationsmodstanden ($i \Omega/V$).

Anmærkning: Den kendte standardmodstand R_o (Ω) bør være værdien af den krævede mindste isolationsmodstand ($i \Omega/V$) multipliceret med køretøjets arbejdsspænding plus/minus 20 % (i volt). R_o behøver ikke præcist at være denne værdi, idet ligningerne gælder for enhver R_o ; en R_o inden for dette område vil dog normalt sikre en god opløsning for spændingsmålingen.

BILAG 4B

METODE TIL MÅLING AF ISOLATIONSMODSTAND FOR KOMPONENTBASERET PRØVNING AF ET GENOPLADELIGT ELEKTRISK ENERGILAGRINGSYSTEM

1. MÅLEMETODE

Måling af isolationsmodstanden foretages ved at vælge en hensigtsmæssig målemetode i fortegnelsen i punkt 1.1-1.2 i dette bilag, afhængigt af de strømførende deles elektriske ladning, isolationsmodstand osv.

Hvis den prøvede anordnings driftsspænding (V_b , figur 1) ikke kan måles (f.eks. på grund af afbrydelse af det elektriske kredsløb forårsaget af hovedkredsløbsafbrydere eller sikringer), kan prøvningen foretages med en ændret prøvningsanordning, der giver mulighed for at måle den indre spænding (opstrøms i forhold til hovedkredsløbsafbryderne).

Disse ændringer må ikke påvirke prøvningsresultaterne.

Området for det elektriske kredsløb, som skal måles, skal på forhånd være klarlagt ved hjælp af diagrammer over elektriske kredsløb osv. Hvis højspændingsbusserne er galvanisk isolerede fra hinanden, skal isolationsmodstanden måles til hvert enkelt kredsløb.

Desuden kan der foretages ændringer, som er nødvendige for at kunne måle isolationsmodstanden, herunder fjernelse af dæksler for adgang til de strømførende dele, optegning af målelinjer, softwareændringer osv.

I tilfælde, hvor de målte værdier ikke er stabile, fordi et overvågningssystem for isolationsmodstand eller lignende er i drift, kan der foretages ændringer, der er nødvendige for at foretage målingen, f.eks. fjernelse af anordningen eller afbrydelse af dens drift. Når anordningen fjernes, skal det desuden ved hjælp af tegninger og lignende bevises, at dette ikke medfører ændring af isolationsmodstanden mellem de strømførende dele og den jordforbindelse, som fra fabrikantens side er beregnet til at blive forbundet til stel, når den er installeret på køretøjet.

Der skal udvises stor forsigtighed for at undgå kortslutning, elektrisk stød osv., idet det under denne kontrol kan være nødvendigt med direkte drift af højspændingskredsløbet.

1.1. Målemetode ved hjælp af spænding fra kilder uden for køretøjet

1.1.1. Måleinstrument

Der anvendes et instrument til isolationsmodstandsprøvning, som kan afgive en jævnstrømsspænding, der er højere end højspændingsbussens arbejdsspænding.

1.1.2. Målemetode

Et instrument til isolationsmodstandsprøvning forbindes mellem de strømførende dele og jordforbindelsen. Derefter måles isolationsmodstanden.

Hvis systemet har flere spændingsområder (f.eks. pga. en boost converter) i et galvanisk forbundet kredsløb, og nogle af komponenterne ikke kan modstå arbejdsspændingen i hele kredsløbet, kan isolationsmodstanden mellem sådanne komponenter og jordforbindelsen måles separat ved at tilslutte mindst halvdelen af deres egen arbejdsspænding med disse komponenter afbrudt.

1.2. Målemetode ved anvendelse af den prøvede anordning som jævnstrømskilde

1.2.1. Prøvningsbetingelser

Den prøvede anordnings spændingsniveau skal under hele prøvningen mindst svare til den prøvede anordnings nominelle driftsspænding.

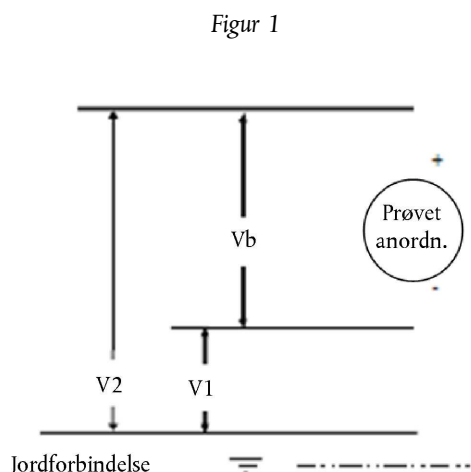
1.2.2. Måleinstrument

Det til denne prøvning anvendte voltmeter skal måle jævnstrømsværdier og have en intern modstand på mindst 10 MΩ.

1.2.3. Målemetode

1.2.3.1. Første trin

Spændingen måles som vist i figur 1, og den prøvede anordnings driftsspænding (V_b , figur 1) registreres. V_b skal være lig med eller højere end den prøvede anordnings nominelle driftsspænding.



1.2.3.2. Andet trin

Spændingen (V_1) mellem den prøvede anordnings minuspol og jordforbindelsen (se figur 1) måles og registreres.

1.2.3.3. Tredje trin

Spændingen (V_2) mellem den prøvede anordnings pluspol og jordforbindelsen (se figur 1) måles og registreres.

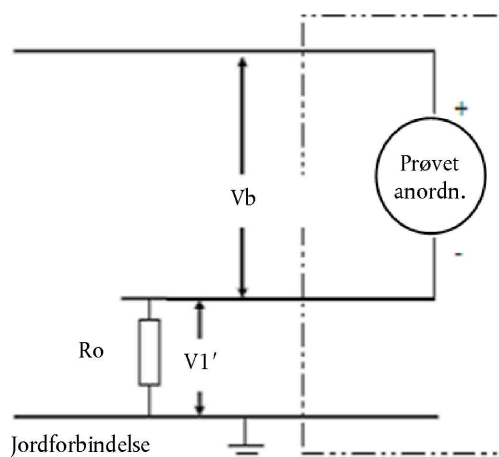
1.2.3.4. Fjerde trin

Hvis V_1 er større end eller lig med V_2 , indsættes en kendt standardmodstand (R_o) mellem den prøvede anordnings minuspol og jordforbindelsen. Med R_o indsat måles og registreres spændingen (V_1') mellem den prøvede anordnings minuspol og jordforbindelsen (se figur 2).

Den elektriske isolation (R_i) beregnes ved hjælp af følgende formel:

$$R_i = R_o \times (V_b/V_1' - V_b/V_1) \text{ eller } R_i = R_o \times V_b \times (1/V_1' - 1/V_1)$$

Figur 2

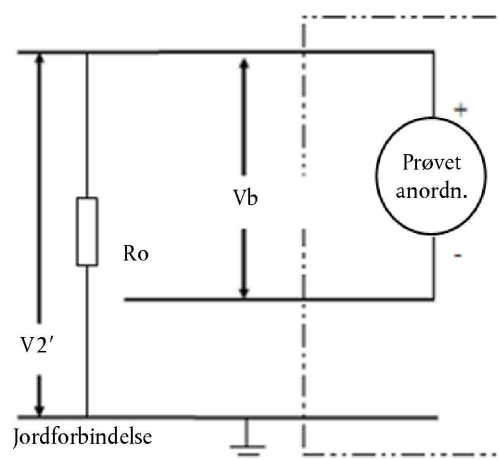


Hvis V_2 er større end V_1 , indsættes en kendt standardmodstand (R_o) mellem den prøvede anordnings pluspol og jordforbindelsen. Med R_o indsat måles spændingen (V_2') mellem den prøvede anordnings pluspol og jordforbindelsen (se figur 3).

Den elektriske isolation (R_i) beregnes ved hjælp af følgende formel:

$$R_i = R_o \times (V_b/V_2' - V_b/V_2) \text{ eller } R_i = R_o \times V_b \times (1/V_2' - 1/V_2)$$

Figur 3



1.2.3.5. Femte trin

Den elektriske isolationsværdi R_i (i Ω) divideret med den prøvede anordnings nominelle spænding (i volt) giver isolationsmodstanden (i Ω/V).

Anmærkning: Den kendte standardmodstand R_o (i Ω) skal være værdien af den krævede mindste isolationsmodstand (i Ω/V) multipliceret med køretøjets arbejds-spænding plus/minus 20 % (i volt). R_o behøver ikke præcist at være denne værdi, idet ligningerne gælder for enhver R_o ; en R_o inden for dette område vil dog normalt sikre en god opløsning for spændingsmålingen.

*BILAG 5***METODE TIL FUNKTIONSKONTROL AF ON BOARD-OVERVÅGNINGSSYSTEMET FOR ISOLATIONSMODSTAND**

Funktionen af on board-overvågningssystemet for isolationsmodstand skal efterprøves ved følgende metode:

Der indsættes en modstand, som ikke får isolationsmodstanden mellem den overvågede terminal og stel til at falde til et niveau under den krævede mindste isolationsmodstand. Advarslen skal aktiveres.

BILAG 6

DEL 1

Væsentlige karakteristika for køretøjer eller systemer

1. GENERELT
 - 1.1. Fabriksmærke (firmabetegnelse):
 - 1.2. Type:
 - 1.3. Køretøjets klasse:
 - 1.4. Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):
 - 1.5. Fabrikantens navn og adresse:
 - 1.6. Navn og adresse på fabrikantens eventuelle repræsentant:
 - 1.7. Tegning og/eller fotografi af køretøjet:
 - 1.8. Godkendelsesnummer for REESS-system:
 - 1.9. Passagerkabine: Ja / Nej (!):
 - 1.10. Central- og/eller sidestøtte: Ja / Nej (!):
2. ELEKTROMOTOR (DRIVMOTOR)
 - 2.1. Type (vinding, magnetisering):
 - 2.2. Maksimal nettoeffekt og/eller maksimal effekt over 30 minutter (kW):
3. REESS-SYSTEM
 - 3.1. REESS-systemets fabriks- og handelsbetegnelse:
 - 3.2. Angivelse af alle typer anvendte celler:
 - 3.2.1. Cellekemi:
 - 3.2.2. Fysiske dimensioner:
 - 3.2.3. Cellekapacitet (Ah):
 - 3.3. Beskrivelse eller tegning(er) eller billede(r) af REESS-systemet med forklaring af:
 - 3.3.1. Opbygning:
 - 3.3.2. Konfiguration (antal celler, modus af tilslutninger osv.):
 - 3.3.3. Format:
 - 3.3.4. Kabinet (konstruktion, materialer og fysiske dimensioner):
 - 3.4. Elektriske specifikationer:
 - 3.4.1. Nominel spænding (V):
 - 3.4.2. Arbejdsspænding (V):
 - 3.4.3. Nominel kapacitet (Ah)
 - 3.4.4. Maksimal strømstyrke (A):

- 3.5. Gaskombinationsforhold (i %):
- 3.6. Beskrivelse eller tegning(er) eller billede(r) af REESS-anlægget i køretøjet med forklaring af:
- 3.6.1. Fysisk understøttelse:
- 3.7. Type termisk styring
- 3.8. Elektronisk styring:
4. (EVENTUEL) BRÆNDELSCELLE
- 4.1. Brændselscellens handelsnavn og mærke:
- 4.2. Brændselscelletype:
- 4.3. Nominel spænding (V):
- 4.4. Antal celler:
- 4.5. Type kølesystem (eventuelt):
- 4.6. Maksimal effekt (kW):
5. SIKRING OG/ELLER KREDSLØBSAFBRYDER
- 5.1. Type:
- 5.2. Diagram over funktionsområdet:
6. LEDNINGER
- 6.1. Type:
7. BESKYTTELSE MOD ELEKTRISK STØD
- 7.1. Beskrivelse af beskyttelseskonceptet:
8. YDERLIGERE OPLYSNINGER
- 8.1. Kort beskrivelse af strømkredsens komponentinstallation eller tegninger/billeder, der viser placeringen af strømkredsens komponenter:
- 8.2. Skematisk diagram over alle strømkredsens elektriske funktioner:
- 8.3. Arbejdsspænding (V):
- 8.4. Beskrivelser af systemer for kørsel med lav ydeevne
- 8.4.1. Systemers SOC-niveau(er), for hvilke effektreduktionen er aktiveret, beskrivelser, begrundelser
- 8.4.2. Beskrivelser af systemers energibesparende tilstand(e) og lignende tilstand(e), begrundelser

DEL 2

Væsentlige karakteristika for REESS-systemer

1. REESS-SYSTEM
- 1.1. REESS-systemets fabriks- og handelsbetegnelse:
- 1.2. Angivelse af alle typer anvendte celler:
- 1.2.1. Cellekemi:

- 1.2.2. Fysiske dimensioner:
- 1.2.3. Cellekapacitet (Ah):
- 1.3. Beskrivelse eller tegning(er) eller billede(r) af REESS-systemet med forklaring af:
- 1.3.1. Opbygning:
- 1.3.2. Konfiguration (antal celler, modus af tilslutninger osv.):
- 1.3.3. Dimensioner:
- 1.3.4. Kabinet (konstruktion, materialer og fysiske dimensioner):
- 1.3.5. REESS-systemets masse (kg):
- 1.4. Elektriske specifikationer
- 1.4.1. Nominel spænding (V):
- 1.4.2. Arbejdsspænding (V):
- 1.4.3. Nominel kapacitet (Ah)
- 1.4.4. Maksimal strømstyrke (A):
- 1.5. Gaskombinationsforhold (i %):
- 1.6. Beskrivelse eller tegning(er) eller billede(r) af REESS-anlægget i køretøjet med forklaring af:
- 1.6.1. Fysisk understøttelse:
- 1.7. Type termisk styring:
- 1.8. Elektronisk styring:
- 1.9. Køretøjsklasse, som REESS-systemet kan monteres i:

DEL 3

Væsentlige karakteristika for køretøjer eller systemer med stelforbundne elektriske kredsløb

- 1. GENERELT
- 1.1. Fabriksmærke (firmabetegnelse):
- 1.2. Type:
- 1.3. Køretøjets klasse:
- 1.4. Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):
- 1.5. Fabrikantens navn og adresse:
- 1.6. Navn og adresse på fabrikantens eventuelle repræsentant:
- 1.7. Tegning og/eller fotografi af køretøjet:
- 1.8. Godkendelsesnummer for REESS-system:
- 1.9. Passagerkabine: Ja / Nej (!):
- 1.10. Central- og/eller sidestøtte: Ja / Nej (!):

2. REESS-SYSTEM
 - 2.1. REESS-systemets fabriks- og handelsbetegnelse:
 - 2.2. Cellekemi:
 - 2.3. Elektriske specifikationer:
 - 2.3.1. Nominel spænding (V):
 - 2.3.2. Nominel kapacitet (Ah)
 - 2.3.3. Maksimal strømstyrke (A):
 - 2.4. Gaskombinationsforhold (i %):
 - 2.5. Beskrivelse eller tegning(er) eller billede(r) af REESS-anlægget i køretøjet med forklaring af:
3. YDERLIGERE OPLYSNINGER
 - 3.1. Arbejdsspænding (V) for vekselstrømskredsløb:
 - 3.2. Arbejdsspænding (V) for jævnstrømskredsløb:

(¹) Det ikke gældende overstreges.

BILAG 7

BESTEMMELSE AF HYDROGENEMISSIONER UNDER OPLADNING AF DET GENOPLADELIGE ELEKTRISKE ENERGILAGRINGSYSTEM

1. INDLEDNING

I dette bilag beskrives fremgangsmåden ved bestemmelse af hydrogenemissioner under opladning af REESS-systemet på alle vej køretøjer i overensstemmelse med punkt 5.4 i dette regulativ.

2. BESKRIVELSE AF PRØVNINGEN

Hydrogenemissionsprøvningen (figur 7.1 i dette bilag) gennemføres for at bestemme hydrogenemissionen under opladningen af REESS-systemet med opladeren. Prøvningen består af følgende trin:

- a) forberedelse af køretøj/REESS-system
- b) afladning af REESS-system
- c) bestemmelse af hydrogenemissioner under normal opladning
- d) bestemmelse af hydrogenemissioner under opladning med svigtende oplader.

3. PRØVNINGER

3.1. Køretøjsbaseret prøvning

3.1.1. Køretøjet skal være i god mekanisk stand og være tilkørt over mindst 300 km i en periode på syv dage før prøvningen. Køretøjet skal i hele denne periode være udstyret med det REESS-system, der skal underkastes hydrogenemissionsprøvningen.

3.1.2. Hvis REESS-systemet anvendes ved en temperatur, som ligger over rumtemperaturen, skal operatøren følge fabrikantens procedure for at holde REESS-systemets temperatur inden for det normale driftsområde.

Fabrikantens repræsentant skal kunne attestere, at REESS-systemets temperaturstyringssystem hverken er beskadiget eller udviser kapacitetsdefekt.

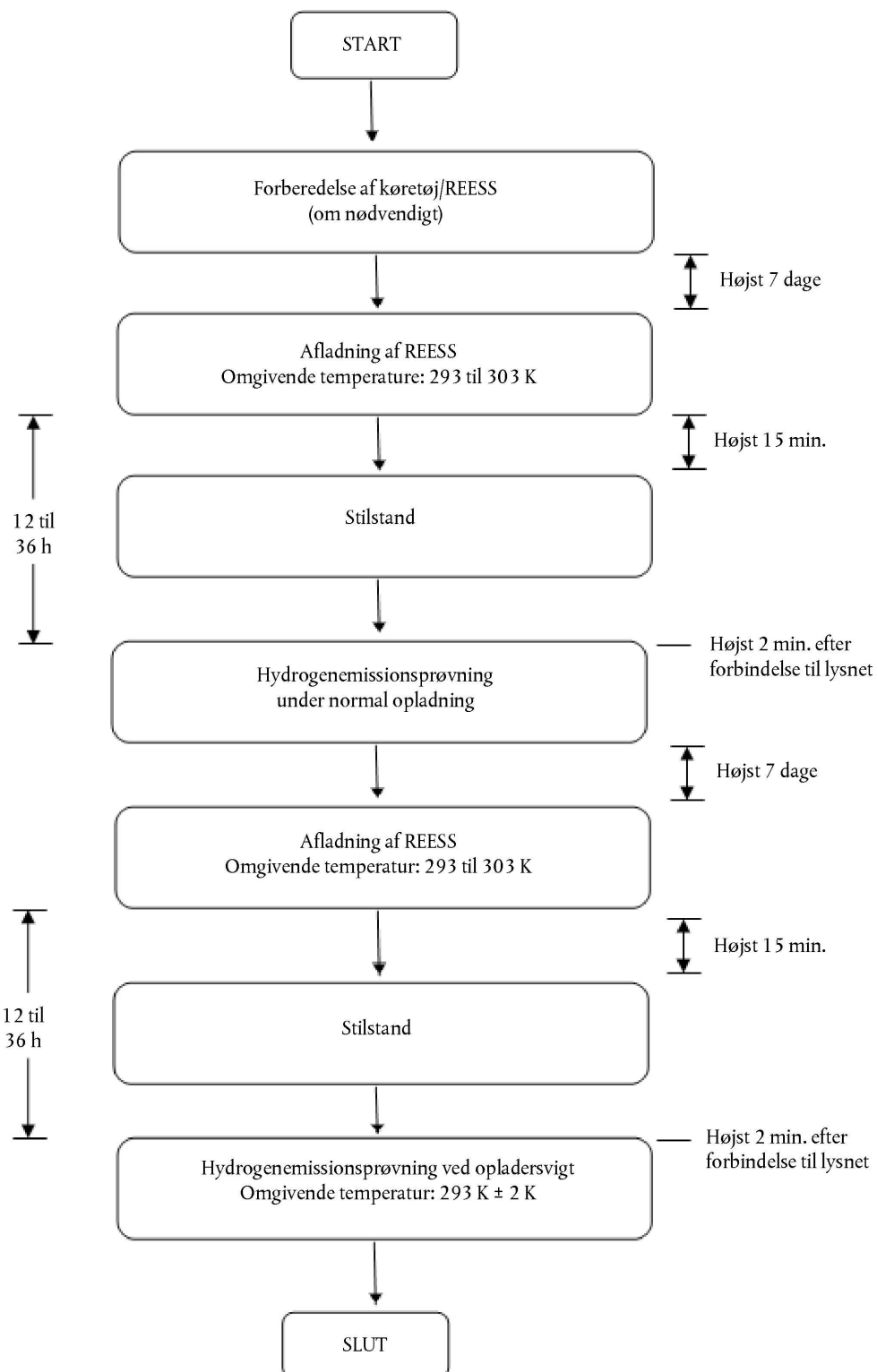
3.2. Komponentbaseret prøvning

3.2.1. REESS-systemet skal være i god mekanisk stand og have været genstand for mindst 5 standardcyklusser (jf. bilag 8, tillæg 1).

3.2.2. Hvis REESS-systemet anvendes ved en temperatur, som ligger over rumtemperaturen, skal operatøren følge fabrikantens procedure for at holde REESS-systemets temperatur inden for det normale driftsområde.

Fabrikantens repræsentant skal kunne attestere, at REESS-systemets temperaturstyringssystem hverken er beskadiget eller udviser kapacitetsdefekt.

Figur 7.1.

Bestemmelse af hydrogenemissioner under opladning af det genopladelige elektriske energilagringssystem

4. UDSTYR TIL HYDROGENEMISSIONSPRØVNING

4.1. Prøvelokale til måling af hydrogenemission

Det prøvelokale, hvori målingen af hydrogenemissionen udføres, skal være lufttæt og tilstrækkelig stort til at kunne rumme det køretøj/REESS-system, der skal prøves. Køretøjet/REESS-systemet skal være tilgængeligt fra alle sider, og lokalet skal, når det er lukket, være lufttæt i overensstemmelse med tillæg 1 til dette bilag. Lokalets indvendige overflade skal være uigennemtrængelig for carbonhydrider og inaktiv over for hydrogen. Temperaturstyringssystemet skal kunne styre prøvelokalets indvendige rumtemperatur, således at den foreskrevne temperatur fastholdes under hele prøvningen inden for en tolerance på ± 2 K som gennemsnit for hele prøvningen.

Af hensyn til volumenændringer som følge af hydrogenemission i prøvelokalet kan der anvendes et prøvelokale med variabelt volumen eller andet prøvningsudstyr. Et prøvelokale med variabelt volumen udvider sig og trækker sig sammen i takt med hydrogenemissionen i prøvelokalet. Der kan tages hensyn til udsving i det indvendige volumen på to måder, nemlig enten ved hjælp af bevægelige paneler eller ved en bælganordning, hvor uigennemtrængelige sække i prøvelokalet udvider sig og trækker sig sammen i takt med ændringerne i trykket i lokalet, idet de står i forbindelse med luften uden for prøvelokalet. Anordninger til tilpasning af volumen skal være således konstrueret, at prøvelokalets integritet, jf. tillæg 1, bevares.

Alle metoder for tilpasning af volumen skal begrænse forskellen mellem lufttrykket i prøvelokalet og barometertrykket til højst ± 5 hPa.

Prøvelokalet skal kunne fastlåses på et bestemt volumen. Et prøvelokale med variabelt volumen skal kunne foretage et udsving i forhold til dets »nominelle volumen« (jf. bilag 7, tillæg 1, punkt 2.1.1), som følger hydrogenemission under prøvningen.

4.2. Analysesystemer

4.2.1. Hydrogenanalysator

4.2.1.1. Luften i prøvelokalet overvåges ved hjælp af en hydrogenanalysator (elektrokemisk detektortype) eller en chromatograf med termisk ledningsevnedetektion. Luftprøver udtages midt på en af prøvelokalets sidevægge eller midt på loftet, og bypass-strømme skal føres tilbage til prøvelokalet, helst til et punkt umiddelbart efter blandingsventilatoren i strømmens retning.

4.2.1.2. Hydrogenanalysatoren skal have en responstid for 90 % af slutværdien på mindre end 10 sek. Stabiliteten skal i alle måleområder være bedre end 2 % af fuldt udslag ved nul og ved 80 ± 20 % af fuldt udslag over en 15-minuttersperiode.

4.2.1.3. Analysatorens repeterbarhed udtrykt som én standardafvigelse skal være bedre end 1 % af fuldt udslag ved nul og ved 80 ± 20 % af fuldt udslag i alle benyttede måleområder.

4.2.1.4. Måleområderne på analysatoren skal vælges ud fra, hvilke der giver den bedste opløsning i forbindelse med måling, kalibrering og lækagekontrol.

4.2.2. Dataregistrering i hydrogenanalysator

Hydrogenanalysatoren skal have et system til registrering af det elektriske udgangssignal med en hyppighed på mindst en gang pr. minut. Registreringssystemet skal have en mindst lige så god driftskaraktistik som det signal, der skal registreres, og det skal have en permanent resultatregistrering. Registreringen skal tydeligt vise, hvornår den normale ladeprovning og den svigtende ladefunktion begynder og slutter.

4.3. Temperaturmåling

4.3.1. Temperaturen i prøvelokalet måles i to punkter ved hjælp af temperaturfølere, der er forbundet, så de viser en gennemsnitsværdi. Målepunkterne skal befinde sig ca. 0,1 m inde i prøvelokalet fra hver sidevægs lodrette midterlinje i en højde af $0,9 \text{ m} \pm 0,2 \text{ m}$.

4.3.2. Temperaturen i nærheden af cellerne registreres ved hjælp af følerne.

- 4.3.3. Temperaturmålingerne skal under hele hydrogenemissionsmålingen registreres med en hyppighed på mindst én gang i minuttet.
- 4.3.4. Temperaturmålesystemets nøjagtighed skal være inden for $\pm 1,0$ K, og temperaturen skal kunne måles med en opløsning på $\pm 0,1$ K.
- 4.3.5. Registrerings- eller databehandlingsystemet skal kunne måle tiden med en opløsning på ± 15 sekunder.
- 4.4. Trykmåling
- 4.4.1. Forskellen D_p mellem barometerstanden i prøveområdet og lufttrykket i prøvelokalet skal under hele hydrogenemissionsmålingen registreres med en hyppighed på mindst én gang i minuttet.
- 4.4.2. Trykmålingssystemets nøjagtighed skal være inden for ± 2 hPa, og trykket skal kunne måles med en opløsning på $\pm 0,2$ hPa.
- 4.4.3. Registrerings- eller databehandlingsystemet skal kunne måle tiden med en opløsning på ± 15 sekunder.
- 4.5. Registrering af spændings- og strømintensitet
- 4.5.1. Opladerens spændings- og strømintensitet (batteri) skal under hele hydrogenemissionsmålingen registreres med en hyppighed på mindst én gang i minuttet.
- 4.5.2. Spændingsregistreringssystemets nøjagtighed skal være inden for $\pm 1,0$ V, og spændingen skal kunne måles med en opløsning på $\pm 0,1$ V.
- 4.5.3. Strømregistreringssystemets nøjagtighed skal være inden for $\pm 0,5$ A, og strømintensiteten skal kunne måles med en opløsning på $\pm 0,05$ A.
- 4.5.4. Registrerings- eller databehandlingsystemet skal kunne måle tiden med en opløsning på ± 15 sekunder.
- 4.6. Ventilatorer
- Lokalet skal være forsynet med en eller flere ventilatorer eller blæsere med en kapacitet på $0,1-0,5$ m³/s, således at luften i lokalet kan blandes grundigt. Under målingerne skal det være muligt at opnå en ensartet temperatur og hydrogenkoncentration i lokalet. Køretøjet i lokalet må ikke befinde sig direkte i luftstrømmen fra ventilatorerne eller blæserne.
- 4.7. Gasser
- 4.7.1. Følgende rene gasser skal stå til rådighed til kalibrering og drift:
- renset syntetisk luft (renhed < 1 ppm C₁-ækvivalent; < 1 ppm CO; < 400 ppm CO₂; $< 0,1$ ppm NO); oxygenindhold mellem 18 og 21 % vol.
 - hydrogen (H₂) af mindst 99,5 % renhed.
- 4.7.2. Kalibreringsgasser skal indeholde blandinger af hydrogen (H₂) og renet syntetisk luft. De faktiske koncentrationer i en kalibreringsgas må ikke afvige med mere end ± 2 % fra de nominelle værdier. Nøjagtigheden i de fortyndede gasser, der fås ved brug af et gasdeleapparat, skal ligge inden for ± 2 % af den nominelle værdi. De i tillæg 1 anførte koncentrationer kan også opnås ved hjælp af et gasdeleapparat, der benytter syntetisk luft som fortyndende gas.
5. PRØVNINGSPROCEDURE
- Prøvningen består af følgende fem trin:
- forberedelse af køretøj/REESS-system
 - afladning af REESS-system
 - bestemmelse af hydrogenemissioner under normal opladning

- d) afladning af traktionsbatteriet
- e) bestemmelse af hydrogenemissioner under opladning med svigtende oplader.

Hvis det er nødvendigt at flytte køretøjet/REESS-systemet mellem to trin, skubbes det til det næste prøveområde.

5.1. Køretøjsbaseret prøvning

5.1.1. Klargøring af køretøjet

REESS-systemets ældning kontrolleres med henblik på at efterprøve, at køretøjet har kørt mindst 300 km i en periode på syv dage før prøvningen. Køretøjet skal i hele denne periode være udstyret med det traktionsbatteri, der skal underkastes hydrogenemissionsprøvningen. Hvis dette ikke kan godtgøres, anvendes følgende procedure:

5.1.1.1. Afladninger og indledende opladninger af REESS-system

Proceduren begynder med afladning af køretøjets REESS-system under kørsel på prøvebanen ved en konstant hastighed på $70\% \pm 5\%$ af køretøjets maksimale 30 minutters hastighed.

Afladningen stoppes:

- a) når køretøjet ikke er i stand til at køre ved 65% af den maksimale tredive minutters hastighed, eller
- b) når føreren gennem køretøjets standardinstrumentering modtager signal om at standse køretøjet, eller
- c) efter at distancen på 100 km er kørt.

5.1.1.2. Indledende opladning af REESS-system

Opladningen udføres:

- a) med opladeren
- b) ved en rumtemperatur på mellem 293 K og 303 K.

Fremgangsmåden udelukker alle typer eksterne opladere.

Kriterierne for ophør af opladningen af REESS-systemet svarer til opladerens automatiske ophør.

Denne fremgangsmåde omfatter alle typer specielle opladninger, der vil kunne startes automatisk eller manuelt, som for eksempel udligningsopladning eller vedligeholdelsesopladning.

5.1.1.3. Fremgangsmåden i punkt 5.1.1.1 og 5.1.1.2 gentages to gange.

5.1.2. Afladning af REESS-systemet

REESS-systemet aflades under kørsel på prøvebanen ved en konstant hastighed på $70\% \pm 5\%$ af køretøjets maksimale tredive minutters hastighed.

Standingsning af afladningen forekommer:

- a) når føreren gennem køretøjets standardinstrumentering modtager signal om at standse køretøjet, eller
- b) når køretøjets maksimale hastighed er mindre end 20 km/h.

5.1.3. Stilstand

Senest 15 minutter efter fuldførelsen af proceduren for batteriafladning, som er beskrevet i punkt 5.2, parkeres køretøjet i stilstandsområdet. Køretøjet henstår derefter parkeret i mindst 12 timer, idet der højst må være 36 timer mellem afslutningen af afladningen af traktionsbatteriet og påbegyndelsen af hydrogenemissionsprøvningen under normal opladning. I denne periode skal køretøjet være i stilstand ved $293\text{ K} \pm 2\text{ K}$.

- 5.1.4. Hydrogenemissionsprøvning under normal opladning
- 5.1.4.1. Før stilstandsperiodens afslutning udluftes prøvelokalet i flere minutter, indtil der er tilvejebragt stabile hydrogenbaggrundsforhold. Ventilatoren (ventilatorerne) sættes også i gang.
- 5.1.4.2. Hydrogenanalysatoren nulstilles og kalibreres umiddelbart før prøvningen.
- 5.1.4.3. Ved afslutningen af stilstanden flyttes prøvekøretøjet ind i prøvelokalet med motoren standset og vinduer og bagagerumsklap åbne.
- 5.1.4.4. Køretøjet skal være forbundet til lysnettet. REESS-systemet oplades i overensstemmelse med den normale opladningsprocedure, jf. punkt 5.1.4.7 nedenfor.
- 5.1.4.5. Dørene til prøvelokalet lukkes og forsegles lufttæt senest to minutter efter den elektriske tilslutning af den normale opladningsfase.
- 5.1.4.6. Når prøvelokalet er blevet forsegle, påbegyndes den normale opladning med henblik på hydrogenemissionsprøvning. Hydrogenkoncentrationen, temperaturen og barometertrykket måles for at finde udgangsværdierne C_{H_2} , T_i og P_i til brug ved prøvning ved normal opladning.

Disse tal benyttes ved beregningen af hydrogenemissionen (punkt 6 i dette bilag). Under den normale opladningsperiode må temperaturen i prøvelokalet T ikke være under 291 K og ikke over 295 K.

5.1.4.7. Fremgangsmåde ved normal opladning

Normal opladning foretages med opladeren og består af følgende trin:

- a) Opladning ved konstant effekt i t_1 .
- b) Overopladning ved konstant strøm i t_2 . Overopladningsintensiteten angives af fabrikanten og svarer til den, der anvendes ved udligningsopladningen.

Kriterierne for ophør af opladning af REESS-systemet svarer til opladerens automatiske ophør ved en ladetid på $t_1 + t_2$. Opladningstiden vil blive begrænset til $t_1 + 5$ h, selv om der gives en klar indikation via standardinstrumenteringen til føreren om, at batteriet endnu ikke er fuldt opladet.

- 5.1.4.8. Hydrogenanalysatoren nulstilles og kalibreres umiddelbart før prøvningens afslutning.
- 5.1.4.9. Perioden for udtagning af emissionsprøver slutter $t_1 + t_2$ eller $t_1 + 5$ timer efter prøveudtagningens begyndelse, jf. punkt 5.1.4.6 i dette bilag. De forskellige forløbne tidsrum registreres. Hydrogenkoncentrationen, temperaturen og barometertrykket måles for at finde slutværdierne C_{H_2f} , T_f og P_f for prøvning ved normal opladning, som skal benyttes ved beregningen i punkt 6 i dette bilag.
- 5.1.5. Hydrogenemissionsprøvning med svigtende oplader
- 5.1.5.1. Senest syv dage efter afslutningen af den indledende prøvning påbegyndes proceduren med afladning af køretøjets REESS-system i overensstemmelse med punkt 5.1.2 i dette bilag.
- 5.1.5.2. Trinnene i proceduren i punkt 5.1.3 i dette bilag gentages.
- 5.1.5.3. Før stilstandsperiodens afslutning udluftes prøvelokalet i flere minutter, indtil der er tilvejebragt stabile hydrogenbaggrundsforhold. Ventilatoren (ventilatorerne) sættes også i gang.
- 5.1.5.4. Hydrogenanalysatoren nulstilles og kalibreres umiddelbart før prøvningen.
- 5.1.5.5. Ved afslutningen af stilstanden flyttes prøvekøretøjet ind i prøvelokalet med motoren standset og vinduer og bagagerumsklap åbne.

- 5.1.5.6. Køretøjet skal være forbundet til lysnettet. REESS-systemet oplades i overensstemmelse med proceduren for svigtende opladning, jf. punkt 5.1.5.9 nedenfor.
- 5.1.5.7. Dørene til prøvelokalet lukkes og forsegles lufttæt senest to minutter efter den elektriske tilslutning af den svigtende opladningsfase.
- 5.1.5.8. Når prøvelokalet er blevet forsegle, påbegyndes den svigtende opladning med henblik på hydrogenemissionsprøvning. Hydrogenkoncentrationen, temperaturen og barometertrykket måles for at finde udgangsværdierne C_{H_2} , T_i og P_i til brug ved prøvning ved svigtende opladning.

Disse tal benyttes ved beregningen af hydrogenemissionen (punkt 6 i dette bilag). Under perioden med svigtende opladning må temperaturen i prøvelokalet T ikke være under 291 K og ikke over 295 K.

5.1.5.9. Procedure for svigtende opladning

Svigtende opladning foretages med den dertil beregnede oplader og består af følgende trin:

- Opladning ved konstant effekt i t'_1 .
- Opladning ved maksimal strømstyrke som anbefalet af fabrikanten i 30 minutter. I denne fase afgiver opladeren maksimal strøm som anbefalet af fabrikanten.

5.1.5.10. Hydrogenanalysatoren nulstilles og kalibreres umiddelbart før prøvningens afslutning.

- 5.1.5.11. Prøveperiodens afslutning indtræder $t'_1 + 30$ minutter efter påbegyndelsen af den indledende udtagning af emissionsprøver, jf. punkt 5.1.5.8 ovenfor. De forløbne tidsrum registreres. Hydrogenkoncentrationen, temperaturen og barometertrykket måles for at finde slutværdierne C_{H_2P} , T_f og P_f for prøvning ved svigtende opladning, som skal benyttes ved beregningen i punkt 6 i dette bilag.

5.2. Komponentbaseret prøvning

5.2.1. Forberedelse af REESS-system

Aldringen af REESS-systemet kontrolleres med henblik på at bekræfte, at REESS-systemet har gennemført mindst 5 standardcyklusser (som angivet i bilag 8, tillæg 1).

5.2.2. Afladning af REESS-systemet

REESS-systemet aflades ved $70\% \pm 5\%$ af systemets nominelle effekt.

Standstopping af afladningen forekommer, når den mindste ladningstilstand som specificeret af fabrikanten er nået.

5.2.3. Stilstand

Senest 15 minutter efter afslutningen af afladningen af REESS-systemet, jf. punkt 5.2.2 ovenfor, og før påbegyndelse af hydrogenemissionsprøvningen, skal REESS-systemet henstå ved $293\text{ K} \pm 2\text{ K}$ i mindst 12 timer og højst 36 timer.

5.2.4. Hydrogenemissionsprøvning under normal opladning

- 5.2.4.1. Før afslutning af REESS-systemets stilstandsperiode udluftes prøvelokalet i flere minutter, indtil der er tilvejebragt stabile hydrogenbaggrundsforhold. Ventilatoren (ventilatorerne) sættes også i gang.
- 5.2.4.2. Hydrogenanalysatoren nulstilles og kalibreres umiddelbart før prøvningen.
- 5.2.4.3. Ved udgangen af stilstandsperioden flyttes REESS-systemet ind i prøvelokalet.
- 5.2.4.4. REESS-systemet oplades i overensstemmelse med den normale opladningsprocedure, jf. punkt 5.2.4.7 nedenfor.

5.2.4.5. Dørene til prøvelokalet skal være lukkede og lufttæt forseglede senest to minutter efter den elektriske tilslutning af den normale opladningsfase.

5.2.4.6. Når prøvelokalet er forseglet, påbegyndes den normale opladning med henblik på hydrogenemissionsprøvning. Hydrogenkoncentrationen, temperaturen og barometertrykket måles for at finde udgangsværdierne C_{H_2} , T_i og P_i til brug ved prøvning ved normal opladning.

Disse tal benyttes ved beregningen af hydrogenemissionen (punkt 6 i dette bilag). Under den normale opladningsperiode må temperaturen i prøvelokalet T ikke være under 291 K og ikke over 295 K.

5.2.4.7. Fremgangsmåde ved normal opladning

Normal opladning foretages med opladeren og består af følgende trin:

a) Opladning ved konstant effekt i t_1 .

b) Overopladning ved konstant strøm i t_2 . Overopladningsintensiteten angives af fabrikanten og svarer til den, der anvendes ved udligningsopladningen.

Kriterierne for ophør af opladning af REESS-systemet svarer til opladerens automatiske ophør ved en ladetid på $t_1 + t_2$. Denne opladningstid vil blive begrænset til $t_1 + 5$ timer, selv om der gives en klar indikation via passende instrumentering til føreren om, at REESS-systemet endnu ikke er fuldt opladet.

5.2.4.8. Hydrogenanalysatoren nulstilles og kalibreres umiddelbart før prøvningens afslutning.

5.2.4.9. Perioden for udtagning af emissionsprøver slutter $t_1 + t_2$ eller $t_1 + 5$ timer efter prøveudtagningens begyndelse, jf. punkt 5.2.4.6 ovenfor. De forskellige forløbne tidsrum registreres. Hydrogenkoncentrationen, temperaturen og barometertrykket måles for at finde slutværdierne C_{H_2} , T_f og P_f for prøvning ved normal opladning, som skal benyttes ved beregningen i punkt 6 i dette bilag.

5.2.5. Hydrogenemissionsprøvning med svigtende oplader

5.2.5.1. Prøvningsproceduren, der skal påbegyndes inden for højst syv dage efter afslutningen af prøvningen i punkt 5.2.4 ovenfor, starter med afladning af køretøjets REESS-system i overensstemmelse med punkt 5.2.2 ovenfor.

5.2.5.2. Trinnene i proceduren i punkt 5.2.3 ovenfor gentages.

5.2.5.3. Før stilstandsperiodens afslutning udluftes prøvelokalet i flere minutter, indtil der er tilvejebragt stabile hydrogenbaggrundsforhold. Ventilatoren (ventilatorerne) sættes også i gang.

5.2.5.4. Hydrogenanalysatoren nulstilles og kalibreres umiddelbart før prøvningen.

5.2.5.5. Ved udgangen af stilstandsperioden flyttes REESS-systemet ind i prøvelokalet.

5.2.5.6. REESS-systemet oplades i overensstemmelse med proceduren for svigtende opladning, jf. punkt 5.2.5.9 nedenfor.

5.2.5.7. Dørene til prøvelokalet skal være lukkede og lufttæt forseglede senest to minutter efter den elektriske tilslutning af opladningsfasen for svigtende opladning.

5.2.5.8. Når prøvelokalet er blevet forseglet, påbegyndes den svigtende opladning med henblik på hydrogenemissionsprøvning. Hydrogenkoncentrationen, temperaturen og barometertrykket måles for at finde udgangsværdierne C_{H_2} , T_i og P_i til brug ved prøvning ved svigtende opladning.

Disse tal benyttes ved beregningen af hydrogenemissionen (punkt 6 i dette bilag). Under perioden med svigtende opladning må temperaturen i prøvelokalet T ikke være under 291 K og ikke over 295 K.

5.2.5.9. Procedure for svigtende opladning

Svigtende opladning foretages med den dertil beregnede oplader og består af følgende trin:

- a) Opladning ved konstant effekt i t'_1 .
- b) Opladning ved maksimal strømstyrke som anbefalet af fabrikanten i 30 minutter. I denne fase afgiver opladeren maksimal strøm som anbefalet af fabrikanten.

5.2.5.10. Hydrogenanalysatoren nulstilles og kalibreres umiddelbart før prøvningens afslutning.

5.2.5.11. Prøveperiodens afslutning indtræder $t'_1 + 30$ minutter efter påbegyndelsen af den indledende udtagning af emissionsprøver, jf. punkt 5.2.5.8 ovenfor. De forløbne tidsrum registreres. Hydrogenkoncentrationen, temperaturen og barometertrykket måles for at finde slutværdierne C_{H2f} , T_f og P_f for prøvning ved svigtende opladning, som skal benyttes ved beregningen i punkt 6 nedenfor.

6. BEREGNING

Ved hjælp af de i punkt 5 beskrevne hydrogenemissionsprøvninger kan hydrogenemissionen fra normal opladning og svigtende opladning beregnes. Hydrogenemissionen fra hver af disse faser beregnes ved hjælp af udgangs- og slutmålingerne af hydrogenkoncentrationen, temperaturen og trykket i prøvelokalet samt prøvelokalets nettorumindhold.

Der benyttes følgende formel:

$$M_{H_2} = k \times V \times 10^{-4} \times \left(\frac{\left(1 + \frac{V_{out}}{V}\right) \times C_{H2f} \times P_f}{T_f} - \frac{C_{H2i} \times P_i}{T_i} \right)$$

hvor:

M_{H_2} = hydrogenmasse (gram)

C_{H_2} = målt hydrogenkoncentration i prøvelokalet (ppm volumenkulstof)

V = prøvelokalets nettovolumen i m^3 med fradrag af køretøjets volumen med vinduer og bagagerumsklap åbne. Hvis køretøjets volumen ikke er bestemt, fratrækkes et volumen på $1,42 m^3$

V_{out} = kompensationsvolumen i m^3 ved prøvningstemperatur og -tryk

T = rumtemperatur i prøvelokalet i K

P = absolut tryk i prøvelokalet i kPa

k = 2,42

hvor: i er udgangsværdien

f er slutværdien.

6.1. Prøvningsresultater

Hydrogenmasseemissionen for REESS-systemet er:

M_N = hydrogenmasseemissionen ved prøvning under normal ladning, i gram

M_D = hydrogenmasseemissionen ved prøvning under svigtende ladning, i gram.

TILLÆG 1

KALIBRERING AF Udstyr til Hydrogenemissionsprøvning

1. KALIBRERINGSHYPPIGHED OG KALIBRERINGSMETODER

Alt apparatur skal kalibreres inden første ibrugtagning og derefter så hyppigt som nødvendigt, dog under alle omstændigheder inden for den måned, der går forud for typegodkendelsesprøvningen. De kalibreringsmetoder, der kan anvendes, er beskrevet i dette tillæg.

2. KALIBRERING AF PRØVELOKALET

2.1. Bestemmelse af prøvelokalets indvendige volumen

2.1.1. Inden prøvelokalet tages i brug første gang, bestemmes dets indvendige volumen på følgende måde:

Lokalets indvendige mål måles omhyggeligt, idet der tages højde for uregelmæssigheder som f.eks. stivere.

Lokalets indvendige volumen bestemmes ud fra disse målinger.

Prøvelokalet skal fastlåses på et fast volumen ved en fast rumtemperatur på 293 K. Denne nominelle volumen skal kunne gentages med en tolerance på $\pm 0,5$ % af den registrerede værdi.

2.1.2. Nettovolumenet bestemmes ved at fratække 1,42 m³ fra det indvendige volumen. I stedet for 1,42 m³ kan man fratække prøvekøretøjets faktiske volumen med bagagerumsklap og vinduer åbne eller REESS-systemets volumen.2.1.3. Prøvelokalet kontrolleres som beskrevet i punkt 2.3 i dette tillæg. Hvis hydrogenmassen ikke svarer til den indsprøjtede masse inden for ± 2 %, foretages de fornødne indgreb for at afhjælpe problemet.

2.2. Bestemmelse af baggrundsemissionen i lokalet

Denne operation tjener til at afgøre, om prøvelokalet indeholder materialer, der udsender væsentlige mængder hydrogen. Kontrollen udføres ved prøvelokalets ibrugtagning, efter hver aktivitet i prøvelokalet, der kan påvirke baggrundsemissionen, og under alle omstændigheder mindst én gang om året.

2.2.1. For et prøvelokale med variabelt volumen kan der måles med fastlåst eller ikke fastlåst volumen, jf. punkt 2.1.1 ovenfor. Rumtemperaturen skal fastholdes på 293 K \pm 2 K i nedennævnte firetimers periode.

2.2.2. Prøvelokalet kan være forsegleet med ventilatoren i gang i op til 12 timer, inden den fire timer lange udtagning af baggrundsprøver begynder.

2.2.3. Analysatoren kalibreres (hvis dette er påkrævet) og nulstilles, og måleområdet bestemmes.

2.2.4. Prøvelokalet udluftes, indtil der opnås en stabil værdi for hydrogen; ventilatoren slås til, hvis den ikke allerede er i gang.

2.2.5. Prøvelokalet forsegles, og baggrundskoncentrationen af hydrogen, temperaturen og barometertrykket måles. Disse udgør udgangsværdierne C_{H_2P} , T_i og P_i til brug ved beregningen af prøvelokalets baggrundsemission.

2.2.6. Kammeret lades uberørt i fire timer med ventilatoren i gang.

2.2.7. Derefter måles hydrogenkoncentrationen i lokalet med den samme analysator. Temperaturen og barometertrykket måles ligeledes. Disse udgør slutværdierne C_{H_2P} , T_f og P_f .

2.2.8. Ændringen i hydrogenmassen i prøvelokalet beregnes i løbet af prøvningen i henhold til punkt 2.4 i dette bilag og må ikke overstige 0,5 g.

2.3. Kalibrering af prøvelokalet og prøve for hydrogenretention

Kalibreringen af prøvelokalet og prøven for hydrogenretention giver en kontrol af det i punkt 2.1 beregnede volumen (punkt 2.1 ovenfor) og samtidig et mål for eventuelle lækager. Måling af lækager udføres ved prøvelokalets ibrugtagning, efter hver aktivitet i prøvelokalet, der kan påvirke prøvelokalets integritet, og derefter under alle omstændigheder mindst en gang om måneden. Hvis seks på hinanden følgende månedlige retentionskontroller er gennemført, uden at der har skullet foretages korrektioner, kan målingen af lækager derefter foretages en gang i kvartalet, så længe indgreb ikke er påkrævede.

- 2.3.1. Prøvelokalet udluftes, indtil der opnås en stabil hydrogenkoncentration. Ventilatoren slås til, hvis den ikke allerede er i gang. Hydrogenanalysatoren nulstilles og kalibreres (hvis dette er påkrævet), og dens måleområde indstilles.
- 2.3.2. Prøvelokalet fastlåses til det nominelle volumen.
- 2.3.3. Rumtemperaturstyringssystemet slås til (hvis det ikke allerede er i gang) og indstilles til en udgangstemperatur på 293 K.
- 2.3.4. Når målekammeret udviser en stabil temperatur på $293 \text{ K} \pm 2 \text{ K}$, forsegles lokalet, og baggrundskoncentration, temperatur og barometertryk måles. Disse udgør udgangsværdierne $C_{\text{H}_2\text{P}}$, T_i og P_i til brug ved kalibreringen af prøvelokalet.
- 2.3.5. Prøvelokalet skal ikke længere være fastlåst til det nominelle volumen.
- 2.3.6. En mængde på ca. 100 g hydrogen sprøjtes ind i prøvelokalet. Hydrogenmassen måles med en nøjagtighed på $\pm 2 \%$ af den målte værdi.
- 2.3.7. Efter fem minutters forløb, hvorunder luften i prøvelokalet blandes, måles hydrogenkoncentrationen, temperaturen og barometertrykket. Disse udgør slutværdierne $C_{\text{H}_2\text{P}}$, T_f og P_f til brug ved kalibrering af prøvelokalet samt udgangsværdierne $C_{\text{H}_2\text{i}}$, T_i og P_i til brug for retentionsprøven.
- 2.3.8. Ved hjælp af målingerne i punkt 2.3.4 og 2.3.7 ovenfor og formelen i punkt 2.4 nedenfor beregnes massen af hydrogen i prøvelokalet. Denne masse skal være $\pm 2 \%$ af den hydrogenmasse, der er målt i overensstemmelse med punkt 2.3.6 ovenfor.
- 2.3.9. Luften i prøvelokalet skal have mulighed for at blande sig i mindst 10 timer. Når denne periode er gået, måles og registreres den endelige hydrogenkoncentration, temperaturen og barometertrykket. Disse udgør slutværdierne $C_{\text{H}_2\text{P}}$, T_f og P_f for hydrogenretentionskontrollen.
- 2.3.10. Ved hjælp af formelen i punkt 2.4 nedenfor beregnes hydrogenmassen derefter ud fra målingerne i punkt 2.3.7 og 2.3.9 ovenfor. Denne masse må højst afvige 5 % fra den i punkt 2.3.8 beregnede hydrogenmasse.

2.4. Beregning

Beregningen af nettoændringen i hydrogenmassen i prøvelokalet benyttes til at bestemme prøvelokalets baggrundskoncentration af hydrogen og dets lækage. Udgangs- og slutværdierne af hydrogenkoncentrationen, temperaturen og barometertrykket benyttes i nedenstående formel til beregning af masseændringen:

$$M_{\text{H}_2} = k \times V \times 10^{-4} \times \left(\frac{\left(1 + \frac{V_{\text{out}}}{V}\right) \times C_{\text{H}_2\text{f}} \times P_f}{T_f} - \frac{C_{\text{H}_2\text{i}} \times P_i}{T_i} \right)$$

hvor:

M_{H_2} = hydrogenmasse (gram)

C_{H_2} = målt hydrogenkoncentration i prøvelokalet (ppm volumenkulstof)

V = prøvelokalets volumen i m^3 som målt i punkt 2.1.1 ovenfor

V_{out} = kompensationsvolumen i m^3 ved prøvningstemperatur og -tryk

T = rumtemperatur i prøvelokalet i K

P = absolut tryk i prøvelokalet i kPa

k = 2,42

hvor: i er udgangsværdien

f er slutværdien.

3. KALIBRERING AF HYDROGENANALYSATOR

Analysatoren bør kalibreres ved hjælp af hydrogen i luft og rensed syntetisk luft. Se punkt 4.8.2 i bilag 7.

Hvert af de normalt benyttede måleområder kalibreres på følgende måde:

- 3.1. Kalibreringskurven bestemmes ved mindst fem kalibreringspunkter, der er så jævnt fordelt over måleområdet som muligt. Den nominelle koncentration af kalibreringsgassen med den højeste koncentration skal være mindst 80 % af fuldt skalaudslag.
- 3.2. Kalibreringskurven beregnes ved hjælp af de mindste kvadraters metode. Hvis der derved fremkommer et polynomium af mere end tredje grad, skal der mindst være lige så mange kalibreringspunkter som polynomiets grad plus to.
- 3.3. Kalibreringskurven må ikke afvige med mere end 2 % fra den nominelle værdi for hver kalibreringsgas.
- 3.4. Ved hjælp af de polynomiumskoefficienter, der udledes af punkt 3.2 ovenfor, udarbejdes en tabel over analysatorens aflæsninger i forhold til den reelle koncentration med skalaindelinger, der ikke er større end 1 % af fuldt skalaudslag. Dette gøres for hvert måleområde, der kalibreres.

Tabellen skal desuden indeholde andre relevante data som f.eks.:

- a) kalibreringsdato
 - b) måleområde- og nulstillingspotentiometeraflæsninger (evt.)
 - c) nominel skala
 - d) referencedata for hver anvendt kalibreringsgas
 - e) den faktiske og den viste værdi for hver anvendt kalibreringsgas samt forskellen i procent
 - f) analysatorens kalibreringstryk.
- 3.5. Andre metoder (f.eks. computer eller elektronisk skalaomskifter) kan anvendes, hvis det godtgøres over for den tekniske tjeneste, at disse metoder sikrer en tilsvarende nøjagtighed.
-

TILLÆG 2

VÆSENTLIGE KARAKTERISTIKA FOR KØRETØJSFAMILIEN

1. Parametre, der definerer familien hvad angår hydrogenemissioner

Familien kan bestemmes ud fra grundlæggende konstruktionsparametre, der skal være fælles for køretøjer i familien. I visse tilfælde kan parametrene gribe ind i hinanden. Dette må også tages i betragtning for at sikre, at kun køretøjer med ensartede egenskaber hvad angår hydrogenemission medtages i familien.

2. Med henblik herpå anses de køretøjstyper, hvor nedenstående parametre er identiske, for at tilhøre samme hydrogenemissionsfamilie.

REESS-system:

- a) fabriks- eller handelsbetegnelse for REESS-system
- b) angivelse af alle typer anvendte elektrokemiske par
- c) antal REESS-celler
- d) antal REESS-undersystemer
- e) nominel batterispænding (V) for REESS-system
- f) REESS-energi (kWh)
- g) gaskombinationsforhold (i %)
- h) type(r) ventilation for REESS-undersystem(er)
- i) type kølesystem (eventuelt).

Indbygget oplader:

- a) de forskellige opladerdeles mærke og type
 - b) nominel udgangsstrøm (kW)
 - c) maksimal ladespænding (V)
 - d) maksimal ladeintensitet (A)
 - e) styreenhedens mærke og type (eventuelt)
 - f) diagram over drift, styring og sikkerhed
 - g) karakteristik af opladningsperioder.
-

BILAG 8

PRØVNINGSPROCEDURER FOR DET GENOPLADELIGE ELEKTRISKE ENERGILAGRINGSYSTEM

Reserveret

—

TILLÆG

PROCEDURE FOR GENNEMFØRELSE AF EN STANDARDCYKLUS

En standardcyklus starter med en standardafladning efterfulgt af en standardopladning.

Standardafladning:

Afladningshastighed: Afladningsproceduren, herunder afslutningskriterierne, fastlægges af fabrikanten. Såfremt det ikke er specificeret, skal der anvendes 1C-strøm til afladningen.

Afladningsgrænse (slutspænding): Angives af fabrikanten.

Hvileperiode efter afladning: Minimalt 30 min.

Standardopladning: Opladningsproceduren, herunder afslutningskriterier, fastlægges af fabrikanten. Såfremt det ikke er specificeret, skal der anvendes C/3-strøm til afladningen.

BILAG 8A

VIBRATIONSPRØVNING

1. FORMÅL

Formålet med denne prøvning er at kontrollere sikkerhedsniveauet for REESS-systemet under et vibrationsmiljø, som det er sandsynligt, at REESS-systemet vil blive udsat for under normal drift af køretøjet.

2. ANLÆG

2.1. Denne prøvning udføres enten med komplet REESS-system eller med tilhørende REESS-delsystem(er), herunder cellerne og deres elektriske forbindelser. Hvis fabrikanten vælger at udføre prøvning med tilhørende delsystem(er), skal fabrikanten påvise, at prøvningsresultatet med rimelighed kan repræsentere det komplette REESS-systems sikkerhedsniveau ved de samme betingelser. Hvis den elektroniske styringsenhed for REESS-systemet ikke er integreret i det hus, der omslutter cellerne, kan den elektroniske styringsenhed udelades fra installationen på den prøvede anordning, hvis fabrikanten anmoder herom.

2.2. Den prøvede anordning skal være solidt fastgjort til vibrationsmaskinens platform på en sådan måde, at vibrationerne overføres direkte til den prøvede anordning.

3. PROCEDURER

3.1. Generelle prøvningsbetingelser

Følgende betingelser finder anvendelse på den prøvede anordning:

- a) Prøvningen skal udføres ved en omgivende temperatur på 20 ± 10 °C.
- b) Ved prøvningens begyndelse skal ladningstilstanden justeres til en værdi beliggende i den øverste halvdel af den prøvede anordnings normale driftsladningstilstand.
- c) Ved prøvningens begyndelse skal alle beskyttelsesanordninger, der påvirker den prøvede anordnings funktion(er) af relevans for prøvningens resultater være operationelle.

3.2. Prøvningsprocedurer

De prøvede anordninger underkastes en vibration med en sinusbølge, der har en logaritmekurve på mellem 7 Hz og 200 Hz og tilbage til 7 Hz, og som gennemløbes på 15 minutter.

Denne cyklus gentages 12 gange på i alt 3 timer i lodret retning i forhold til REESS-systemets monteringsretning som specificeret af fabrikanten.

Sammenhængen mellem frekvens og acceleration skal være som angivet i tabel 1 og 2.

Tabel 1

Frekvens og acceleration (den prøvede anordning har en bruttomasse på under 12 kg)

Frekvens [Hz]	Acceleration [m/s^2]
7-18	10
18-ca. 50 (!)	gradvist øget fra 10 til 80
50-200	80

Tabel 2

Frekvens og acceleration (den prøvede anordning har en bruttomasse på 12 kg eller derover)

Frekvens [Hz]	Acceleration [m/s ²]
7-18	10
18-ca. 25 ⁽¹⁾	gradvist øget fra 10 til 20
25-200	20

⁽¹⁾ Amplituden fastholdes herefter på 0,8 mm (1,6 mm totalt udslag), og frekvensen øges, indtil den maksimale acceleration som beskrevet i tabel 1 eller 2 forekommer.

På anmodning fra fabrikanten kan der anvendes et højere accelerationsniveau og en højere maksimal frekvens.

På fabrikantens anmodning kan der som erstatning for frekvens-/accelerations-korrelationen i tabel 1 eller 2 anvendes en vibrationsprøveprofil, som fastlægges af køretøjets fabrikant, kontrolleres for køretøjets anvendelse og aftales med den tekniske tjeneste. Godkendelsen af et REESS-system prøvet i henhold til denne betingelse begrænses til godkendelse af den specifikke køretøjstype.

Efter vibrationen udføres en standardcyklus som beskrevet i bilag 8, tillæg 1, hvis dette ikke hæmmes af den prøvede anordning.

Prøvningen afsluttes med en observationsperiode på 1 time ved omgivende temperatur i prøvningsmiljøet.

BILAG 8B

PRØVNING FOR TEMPERATURUDSVING OG CYKLISK PRØVNING

1. FORMÅL

Formålet med denne prøvning er at kontrollere REESS-systemets modstandsdygtighed over for pludselige temperaturændringer. REESS-systemet underkastes et nærmere angivet antal temperaturcyklusser, som begynder ved omgivende temperatur efterfulgt af cykliske temperaturbelastninger ved høje og lave temperaturer. Herved simuleres hurtige miljømæssige temperaturændringer, som det er sandsynligt, at REESS-systemet udsættes for i sin levetid.

2. ANLÆG

Denne prøvning udføres enten med komplet REESS-system eller med tilhørende REESS-delsystem(er), herunder cellerne og deres elektriske forbindelser. Hvis fabrikanten vælger at udføre prøvning med tilhørende delsystem(er), skal fabrikanten påvise, at prøvningsresultatet med rimelighed kan repræsentere det komplette REESS-systems sikkerhedsniveau ved de samme betingelser. Hvis den elektroniske styringsenhed for REESS-systemet ikke er integreret i det hus, der omslutter cellerne, kan den elektroniske styringsenhed udelades fra installationen på den prøvede anordning, hvis fabrikanten anmoder herom.

3. PROCEDURER

3.1. Generelle prøvningsbetingelser

Følgende betingelser gælder for den prøvede anordning ved prøvningens begyndelse:

- a) Ladningstilstanden justeres til en værdi beliggende i den øverste halvdel af den prøvede anordnings normale driftsladningstilstand.
- b) Alle beskyttelsesanordninger, som kan påvirke den prøvede anordnings funktion, og som er relevante for resultatet af prøvningen, skal være operationelle.

3.2. Prøvningsprocedure

Den prøvede anordning opbevares i mindst seks timer ved en prøvningstemperatur på 60 ± 2 °C eller højere, såfremt fabrikanten anmoder herom, efterfulgt af lagring i mindst seks timer ved en prøvningstemperatur på -40 ± 2 °C eller derunder, hvis fabrikanten anmoder herom. Det maksimale tidsinterval mellem prøvningens ekstreme temperaturer skal være 30 minutter. Denne procedure gentages, indtil mindst 5 cyklusser er afsluttet, hvorefter den prøvede anordning opbevares i 24 timer ved en temperatur på 20 ± 10 °C.

Efter 24 timers opbevaring udføres en standardcyklus som beskrevet i bilag 8, tillæg 1, hvis dette ikke hæmmes af den prøvede anordning.

Prøvningen afsluttes med en observationsperiode på 1 time ved omgivende temperatur i prøvningsmiljøet.

BILAG 8C

MEKANISK FALDPRØVNING FOR UDTAGELIGT REESS-SYSTEM

1. FORMÅL

Prøven simulerer en mekanisk slagbelastning, som kan forekomme ved et utilsigtet fald efter fjernelse af REESS-systemet.

2. PROCEDURER

2.1. Generelle prøvningsbetingelser

Følgende betingelser gælder for det fjernede REESS-system ved prøvningens begyndelse:

- a) Ladningstilstanden justeres til mindst 90 % af den nominelle kapacitet som angivet i bilag 6, del 1, punkt 3.4.3, eller bilag 6, del 2, punkt 1.4.3, eller bilag 6, del 3, punkt 2.3.2.
- b) Prøvningen udføres ved en temperatur på 20 ± 10 °C.

2.2. Prøvningprocedure

Det fjernede REESS-system udsættes for et frit fald fra en højde på 1,0 m (fra bunden af REESS-systemet) til et glat, vandret betonunderlag eller en anden gulvbelægningstype af tilsvarende hårdhed.

Det fjernede REESS-system skal falde seks gange fra forskellige retninger som besluttet af den tekniske tjeneste. Fabrikanten kan beslutte at anvende et andet fjernet REESS-system til hvert fald.

Lige efter afslutningen af faldprøvningen gennemføres en standardcyklus som beskrevet i bilag 8, tillæg 1, hvis dette ikke hæmmes.

Prøvningen afsluttes med en observationsperiode på 1 time ved omgivende temperatur i prøvningsmiljøet.

BILAG 8D

MEKANISK STØD

1. FORMÅL

Formålet med denne prøvning er at kontrollere sikkerhedsniveauet i REESS-systemet under mekanisk stød, som kan forekomme ved fald på siden i en situation, hvor køretøjet holder stille eller parkeret.

2. ANLÆG

2.1. Denne prøvning udføres enten med komplet REESS-system eller med tilhørende REESS-delsystemer, herunder cellerne og deres elektriske forbindelser.

Hvis fabrikanten vælger at udføre prøvning med tilhørende delsystem(er), skal fabrikanten påvise, at prøvningsresultatet med rimelighed kan repræsentere det komplette REESS-systems sikkerhedsniveau ved de samme betingelser.

Hvis den elektroniske styringsenhed for REESS-systemet ikke er integreret, kan en sådan styringsenhed udelades fra installationen på den prøvede anordning, hvis fabrikanten anmoder herom.

2.2. Den prøvede anordning skal være forbundet til prøverammen kun ved de påtænkte beslag leveret med henblik på fastholdelse af REESS-system eller REESS-delsystem til køretøjet.

3. PROCEDURER

3.1. Generelle prøvningsbetingelser og krav.

Følgende betingelser finder anvendelse på prøvningen:

- a) Prøvningen skal udføres ved en omgivende temperatur på 20 ± 10 °C.
- b) Ved prøvningens begyndelse skal ladningstilstanden justeres til en værdi beliggende i den øverste halvdel af den normale driftsladningstilstand.
- c) Ved prøvningens begyndelse skal alle beskyttelsesanordninger, der påvirker den prøvede anordnings funktion(er) og er af relevans for prøvningens resultater, være operationelle.

3.2. Prøvningsprocedure

Den prøvede anordning skal være fastgjort til prøvningsmaskinen ved hjælp af en fast montering, der understøtter alle den prøvede anordnings monteringsflader.

Den prøvede anordning med

- a) en bruttomasse på under 12 kg skal udsættes for et halv-sinus stød med en maksimal acceleration på $1\ 500$ m/s² og en impulsvarighed på 6 millisekunder
- b) en bruttomasse på 12 kg eller derover skal udsættes for et halv-sinus stød med en maksimal acceleration på 500 m/s² og en impulsvarighed på 11 millisekunder.

I begge tilfælde skal den prøvede anordning udsættes for tre stød i den positive retning efterfulgt af tre stød i den negative retning for hver af den prøvede anordnings tre på hinanden vinkelrette monteringspositioner svarende til i alt 18 stød.

Lige efter afslutningen af prøvningen af modstandsdygtigheden over for mekaniske stød gennemføres en standardcyklus som beskrevet i bilag 8, tillæg 1, hvis dette ikke hæmmes.

Prøvningen afsluttes med en observationsperiode på 1 time ved omgivende temperatur i prøvningsmiljøet.

BILAG 8E

BRANDBESTANDIGHED

1. FORMÅL

Formålet med denne prøvning er at kontrollere REESS-systemets modstandsdygtighed mod eksponering for brand udefra som følge af f.eks. udslip af brændstof fra et køretøj (enten køretøjet selv eller et køretøj i nærheden). I denne situation bør føreren og passagererne have tilstrækkelig tid til at evakuere.

2. ANLÆG

- 2.1. Denne prøvning udføres enten med komplet REESS-system eller med tilhørende REESS-delsystem(er), herunder cellerne og deres elektriske forbindelser. Hvis fabrikanten vælger at udføre prøvning med tilhørende delsystem(er), skal fabrikanten påvise, at prøvningsresultatet med rimelighed kan repræsentere det komplette REESS-systems sikkerhedsniveau ved de samme betingelser. Hvis den elektroniske styringsenhed for REESS-systemet ikke er integreret i det hus, der omslutter cellerne, kan den elektroniske styringsenhed udelades fra installationen på den prøvede anordning, hvis fabrikanten anmoder herom. Når de relevante REESS-delsystemer er fordelt i køretøjet, kan prøvningen gennemføres på hver relevant del af REESS-delsystemet.

3. PROCEDURER

3.1. Generelle prøvningsbetingelser

Følgende betingelser og krav finder anvendelse på prøvningen:

- Prøvningen skal udføres ved en omgivende temperatur på mindst 0 °C.
- Ved prøvningens begyndelse skal ladningstilstanden justeres til en værdi beliggende i den øverste halvdel af den normale driftsladningstilstand.
- Ved prøvningens begyndelse skal alle beskyttelsesanordninger, der påvirker den prøvede anordnings funktion (er) og er af relevans for prøvningens resultater, være operationelle.

3.2. Prøvningsprocedure

En køretøjsbaseret prøvning eller en komponentbaseret prøvning udføres efter fabrikantens valg:

3.2.1. Køretøjsbaseret prøvning

Den prøvede anordning monteres på en prøveramme, der i videst muligt omfang simulerer den faktiske montering; til dette formål bør der anvendes ikke-brændbart materiale, med undtagelse af materiale, der indgår i REESS-systemet. Den metode, hvorved de prøvede anordninger er fastgjort i rammen, skal opfylde de relevante forskrifter for montering i et køretøj. I tilfælde af et REESS-system konstrueret til et bestemt køretøj skal køretøjsdele, som på nogen måde indvirker på brandens forløb tages i betragtning.

3.2.2. Komponentbaseret prøvning

Den prøvede anordning anbringes på et gitterbord, der er anbragt over bakken i en retning, der er i overensstemmelse med den af fabrikanten tilsigtede konstruktion.

Gitterbordet skal være lavet af stålstænger med en diameter på 6-10 mm, med 4-6 cm mellemrum. Om nødvendigt kan stålstængerne understøttes af dele af fladstål.

- 3.3. Den flamme, den prøvede anordning udsættes for, dannes ved afbrænding af kommercielt brændstof til motorer med styret tænding (i det følgende benævnt »brændstoffet«) i en bakke. Mængden af brændstof skal være tilstrækkelig, til at flammen kan brænde frit under hele prøvningen.

Branden skal dække hele bakkens område under hele brandeksponeringen. Bakkens størrelse skal vælges således, at flammerne kan nå op på den prøvede anordnings sider. Derfor skal bakkens rand rage mindst 20 cm og højst 50 cm ud i forhold til den lodrette projektion af den prøvede anordning. Ved prøvens begyndelse må der højst være 8 cm fra brændstoffets overflade til bakkens overkant.

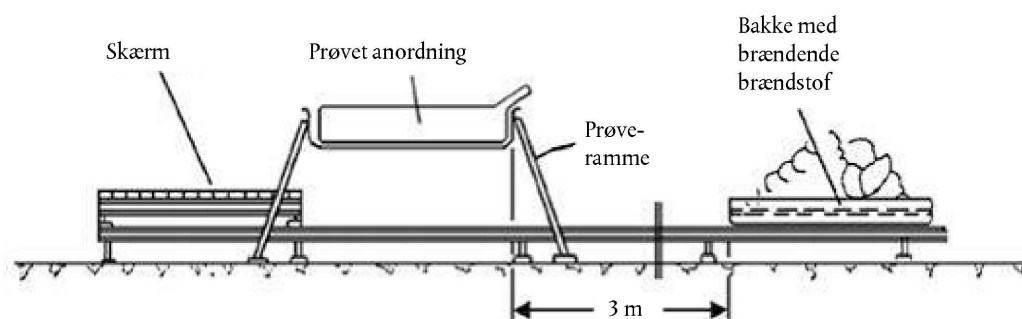
- 3.4. Bakken med brændstof anbringes under den prøvede anordning på en sådan måde, at afstanden fra brændstofoverfladen i bakken til bunden af den prøvede anordning svarer til køretøjets konstruktive højde over vejen i ulastet stand, hvis punkt 3.2.1 ovenfor anvendes, eller er ca. 50 cm, hvis punkt 3.2.2 ovenfor anvendes. Enten bakken eller prøveammen eller begge skal kunne bevæges frit.
- 3.5. Under fase C af prøvningen dækkes bakken med en skærm. Skærmen skal være placeret 3 cm ± 1 cm over brændstofoverfladen, målt inden antændelse af brændstoffet. Skærmen skal være af ildfast materiale, jf. bilag 8E, tillæg 1. Der må ikke være nogen mellemrum mellem stenene, og de skal holdes over brændstofbakken på en sådan måde, at hullerne i dem ikke er dækket. Risten skal være 2-4 cm mindre end bakkens indvendige mål i både længde og bredde, så der fremkommer en ventilationsåbning mellem risten og bakkens sidevægge på 1-2 cm. Før prøvningen skal skærmens temperatur mindst være den omgivende temperatur. De ildfaste sten kan fugtes med henblik på at garantere repeterbare prøvningsbetingelser.
- 3.6. Udføres prøven i det fri, skal der afskærmes mod vinden, og lufthastigheden i bakkens højde må ikke være over 2,5 km/h.
- 3.7. Prøvningen omfatter de tre faser B-D, hvis brændstoffet mindst har temperaturen 20 °C. Ellers omfatter prøvningen de fire faser A-D.

3.7.1. Fase A: Forvarmning (figur 1)

Brændstoffet i bakken antændes mindst 3 m fra den prøvede anordning. Efter 60 sekunders forvarmning anbringes bakken under den prøvede anordning. Hvis bakken er for stor til at blive flyttet uden risiko for spild af bl.a. væske, flyttes i stedet den prøvede anordning og prøveopstillingen hen over bakken.

Figur 1

Fase A: Forvarmning

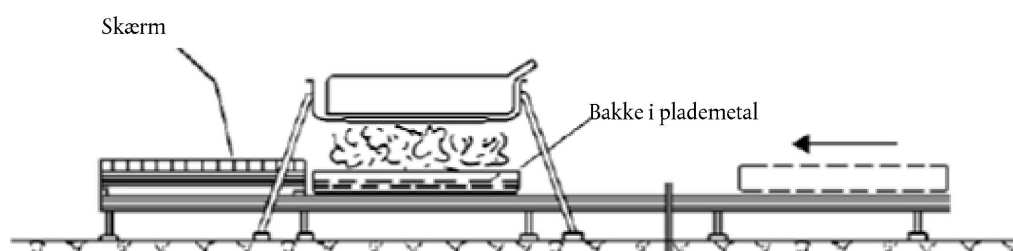


3.7.2. Fase B: Direkte flammepåvirkning (figur 2)

Den prøvede anordning udsættes for flammerne fra det frit brændende brændstof i 70 sekunder.

Figur 2

Fase B: Direkte flammepåvirkning



3.7.3. Fase C: Indirekte flammepåvirkning (figur 3)

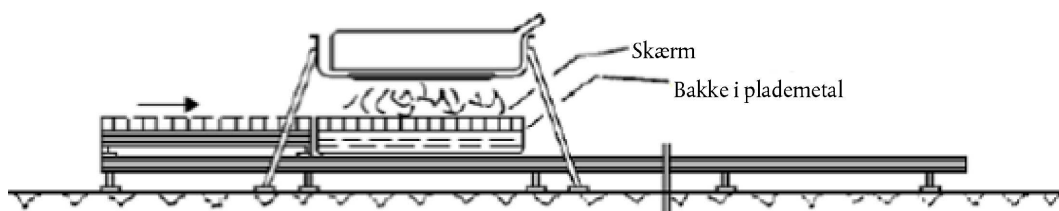
Umiddelbart efter fase B anbringes skærmen mellem den brændende bakke og den prøvede anordning. Den prøvede anordning udsættes for denne dæmpede flamme i yderligere 60 sekunder.

I stedet for at gennemføre fase C af prøvningen kan fase B efter fabrikantens valg fortsættes i yderligere 60 sekunder.

Dette er imidlertid kun tilladt, hvis det kan påvises til den tekniske tjenestes tilfredshed, at det ikke vil resultere i, at prøvningen bliver mindre krævende.

Figur 3

Fase C: Indirekte flammepåvirkning



3.7.4. Fase D: Prøvningens afslutning (figur 4)

Den brændende bakke, som er tildækket med skærmen, flyttes tilbage til positionen beskrevet i fase A. Ingen slukning finder sted af den prøvede anordning. Efter fjernelse af bakken observeres den prøvede anordning, indtil dennes overfladetemperatur er faldet til omgivende temperatur eller har været faldende i mindst 3 timer.

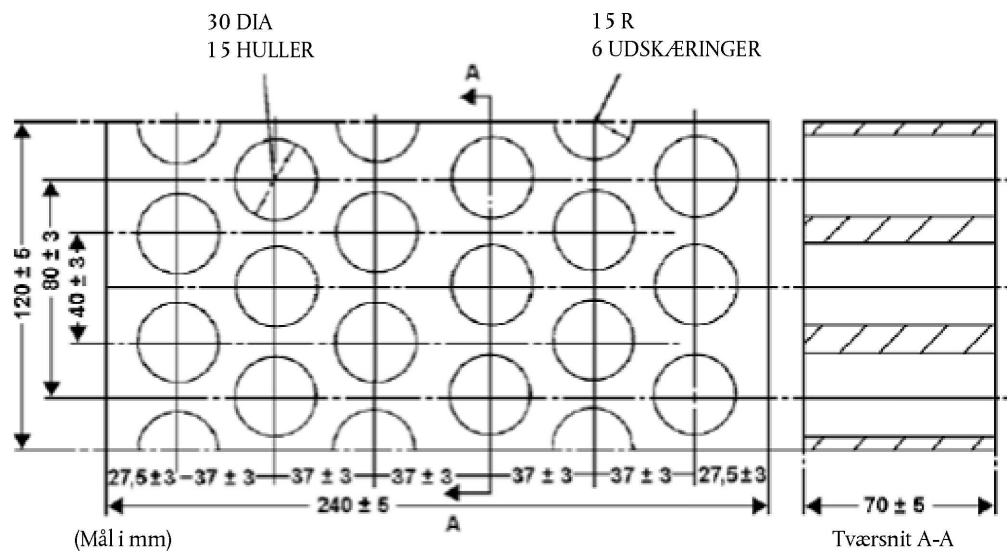
Figur 4

Fase D: Prøvningens afslutning



TILLÆG

DIMENSIONER OG TEKNISKE SPECIFIKATIONER FOR ILDFASTE STEN



Brandbestandighed: (Sege-Kegel) SK 30

Al₂O₃-indhold: 30-33 %

Porevolumen (Po): 20-22 % vol.

Densitet: 1 900-2 000 kg/m³

Effektiv hulandel: 44,18 %

BILAG 8F

EKSTERN KORTSLUTNINGSBESKYTTELSE

1. FORMÅL

Formålet med denne prøvning er at kontrollere, hvor effektivt der beskyttes mod kortslutning. Denne funktionalitet afbryder eller begrænser, hvis den gennemføres, kortslutningsstrøm med henblik på at afskære REESS-systemet fra yderligere alvorlige hændelser forårsaget af kortslutningsstrømmen.

2. ANLÆG

Denne prøvning udføres enten med komplet REESS-system eller med tilhørende REESS-delsystem(er), herunder cellerne og deres elektriske forbindelser. Hvis fabrikanten vælger at udføre prøvning med tilhørende delsystem(er), skal fabrikanten påvise, at prøvningsresultatet med rimelighed kan repræsentere det komplette REESS-systems sikkerhedsniveau ved de samme betingelser. Hvis den elektroniske styringsenhed for REESS-systemet ikke er integreret i det hus, der omslutter cellerne, kan den elektroniske styringsenhed udelades fra installationen på den prøvede anordning, hvis fabrikanten anmoder herom.

3. PROCEDURER

3.1. Generelle prøvningsbetingelser

Følgende betingelser finder anvendelse på prøvningen:

- a) Prøvningen skal udføres ved en omgivende temperatur på 20 ± 10 °C eller højere, såfremt fabrikanten anmoder herom.
- b) Ved prøvningens begyndelse skal ladningstilstanden justeres til en værdi beliggende i den øverste halvdel af den normale driftsladningstilstand.
- c) Ved prøvningens begyndelse skal alle beskyttelsesanordninger, der påvirker den prøvede anordnings funktion(er) og er af relevans for prøvningens resultater, være operationelle.

3.2. Kortslutning

Ved prøvningens begyndelse skal alle relevante hovedkredsløbsafbrydere for opladning og afladning være slået til med henblik på at repræsentere den indstilling, hvor aktiv kørsel er mulig, og den indstilling, hvor ekstern opladning er mulig. Hvis dette ikke kan nås ved en enkelt prøvning, skal to eller flere prøvninger udføres.

Den prøvede anordnings positive og negative poler forbindes med hinanden, så der opstår en kortslutning. Den forbindelse, der anvendes til dette formål, skal have en modstand på højst 5 mΩ.

Kortslutningstilstanden fortsættes, indtil REESS-systemets beskyttelsesfunktion til afbrydelse eller begrænsning af kortslutningsstrøm er bekræftet, eller i mindst en time efter at temperaturen målt på den afprøvede anordnings hus har stabiliseret sig således, at dens temperaturgradient varierer med en mindre end 4 °C på 1 time.

3.3. Standardcyklus og observationsperiode

Lige efter afslutningen af kortslutningen gennemføres en standardcyklus som beskrevet i bilag 8, tillæg 1, hvis dette ikke hæmmes af den prøvede anordning.

Prøvningen afsluttes med en observationsperiode på 1 time ved omgivende temperatur i prøvningsmiljøet.

BILAG 8G

BESKYTTELSE MOD OVEROPLADNING

1. FORMÅL

Formålet med denne prøvning er at kontrollere, hvor effektivt der beskyttes mod overopladning.

2. ANLÆG

Denne prøvning udføres ved normale driftsforhold enten med komplet REESS-system (evt. med komplet køretøj) eller med tilhørende REESS-delsystem(er), herunder cellerne og deres elektriske forbindelser. Hvis fabrikanten vælger at udføre prøvning med tilhørende delsystem(er), skal fabrikanten påvise, at prøvningsresultatet med rimelighed kan repræsentere det komplette REESS-systems sikkerhedsniveau ved de samme betingelser.

Prøven kan efter aftale mellem fabrikanten og den tekniske tjeneste udføres med en ændret prøvet anordning. Disse ændringer må ikke påvirke prøvningsresultaterne.

3. PROCEDURER

3.1. Generelle prøvningsbetingelser

Følgende betingelser og krav finder anvendelse på prøvningen:

- a) Prøvningen skal udføres ved en omgivende temperatur på 20 ± 10 °C eller højere, såfremt fabrikanten anmoder herom.
- b) Ved prøvningens begyndelse skal alle beskyttelsesanordninger, der påvirker den prøvede anordnings funktion(er) og er af relevans for prøvningens resultater, være operationelle.

3.2. Opladning

I begyndelsen skal alle relevante hovedkredsløbsafbrydere for opladning være lukkede.

Kontrolgrænser for ladning skal være deaktiverede.

Den prøvede anordning oplades med en strømstyrke på mindst 1/3C-rate, men ikke over maksimal strøm inden for det normale driftsområde som specificeret af fabrikanten.

Opladningen fortsættes, indtil den prøvede anordning (automatisk) afbryder eller begrænser opladningen. Hvis en automatisk afbrydningsfunktion ikke fungerer, eller hvis der ikke er en sådan funktion, skal opladningen fortsættes, indtil den prøvede anordning er opladt til to gange af sin nominelle ladningskapacitet.

3.3. Standardcyklus og observationsperiode

Lige efter afslutningen af opladningen gennemføres en standardcyklus som beskrevet i bilag 8, tillæg 1, hvis dette ikke hæmmes af den prøvede anordning.

Prøvningen afsluttes med en observationsperiode på 1 time ved omgivende temperatur i prøvningsmiljøet.

BILAG 8H

BESKYTTELSE MOD OVERAFLADNING

1. FORMÅL

Formålet med denne prøvning er at kontrollere, hvor effektivt der beskyttes mod overafledning. Denne funktion afbryder eller begrænser, hvis den gennemføres, afladningsstrømmen for at afskære REESS-systemet fra alvorlige hændelser forårsaget af en for lav ladningstilstand som specificeret af fabrikanten.

2. ANLÆG

Denne prøvning udføres ved normale driftsforhold enten med komplet REESS-system (evt. med komplet køretøj) eller med tilhørende REESS-delsystem(er), herunder cellerne og deres elektriske forbindelser. Hvis fabrikanten vælger at udføre prøvning med tilhørende delsystem(er), skal fabrikanten påvise, at prøvningsresultatet med rimelighed kan repræsentere det komplette REESS-systems sikkerhedsniveau ved de samme betingelser.

Prøven kan efter aftale mellem fabrikanten og den tekniske tjeneste udføres med en ændret prøvet anordning. Disse ændringer må ikke påvirke prøvningsresultaterne.

3. PROCEDURER

3.1. Generelle prøvningsbetingelser

Følgende betingelser og krav finder anvendelse på prøvningen:

- a) Prøvningen skal udføres ved en omgivende temperatur på 20 ± 10 °C eller højere, såfremt fabrikanten anmoder herom.
- b) Ved prøvningens begyndelse skal alle beskyttelsesanordninger, der påvirker den prøvede anordnings funktion og er af relevans for prøvningens resultater, være operationelle.

3.2. Afladning

Ved prøvningens begyndelse skal alle relevante hovedkredsløbsafbrydere være lukkede.

En afladning gennemføres med mindst 1/3C-rate, men ikke over maksimal strøm inden for det normale driftsområde som specificeret af fabrikanten.

Afladningen fortsættes, indtil den prøvede anordning (automatisk) afbryder eller begrænser opladningen. Hvis en automatisk afbrydningsfunktion ikke fungerer, eller hvis der ikke er en sådan funktion, skal afladningen fortsættes, indtil den prøvede anordning er afladt til 25 % af sin nominelle spænding.

3.3. Standardopladning og observationsperiode

Umiddelbart efter afslutning af afladningen oplades den prøvede anordning med en standardopladning som angivet i bilag 8, tillæg 1, hvis dette ikke hæmmes af den prøvede anordning.

Prøvningen afsluttes med en observationsperiode på 1 time ved omgivende temperatur i prøvningsmiljøet.

BILAG 8I

BESKYTTELSE MOD OVERTEMPERATUR

1. FORMÅL

Formålet med denne prøvning er at kontrollere, hvor effektivt REESS-systemet beskytter mod indre overophedning under driften, selv ved fejl i kølefunktionen, hvis relevant. I tilfælde af, at ingen særlige beskyttelsesforanstaltninger er nødvendige for at forhindre, at REESS-systemet når en farlig tilstand på grund af intern overtemperatur, skal den sikre drift påvises.

2. ANLÆG

- 2.1. Følgende prøvning skal udføres med komplet REESS-system (evt. med komplet køretøj) eller med tilhørende REESS-delsystem(er), herunder cellerne og deres elektriske forbindelser. Hvis fabrikanten vælger at udføre prøvning med tilhørende delsystem(er), skal fabrikanten påvise, at prøvningsresultatet med rimelighed kan repræsentere det komplette REESS-systems sikkerhedsniveau ved de samme betingelser. Prøven kan efter aftale mellem fabrikanten og den tekniske tjeneste udføres med en ændret prøvet anordning. Disse ændringer må ikke påvirke prøvningsresultaterne.
- 2.2. Hvis et REESS-system er udstyret med en kølefunktion, og hvis REESS-systemet forbliver funktionsdygtigt uden operationel kølefunktion, skal kølesystemet deaktiveres før prøvningen.
- 2.3. Temperaturen i den prøvede anordning måles fortløbende inde i huset i nærheden af cellerne under prøvningen for at overvåge ændringer i temperaturen. Den (eventuelle) indbyggede sensor kan anvendes. Fabrikanten og den tekniske tjeneste aftaler placeringen af den/de anvendte temperaturløbere(e).

3. PROCEDURER

- 3.1. Ved prøvningens begyndelse skal alle beskyttelsesforanstaltninger, der påvirker den prøvede anordnings funktion og er af relevans for prøvningens resultater, være operationelle, med undtagelse af deaktivering af systemet implementeret i overensstemmelse med punkt 2.2 ovenfor.
- 3.2. Under prøvningen skal den prøvede anordning fortløbende oplades og aflades med en konstant strøm, der øger temperaturen i cellerne så hurtigt som muligt inden for rammerne af normal drift som defineret af fabrikanten.
- 3.3. Den prøvede anordning anbringes i en konvektionsovn eller et klimarum. Temperaturen i rummet eller ovnen øges gradvist, indtil den når den temperatur, der bestemmes i overensstemmelse med punkt 3.3.1 eller 3.3.2 nedenfor, og fastholdes derefter ved denne eller en højere temperatur, indtil prøvningens slutning.
 - 3.3.1. Når REESS-systemet er udstyret med beskyttelsesforanstaltninger mod indre overophedning, forhøjes denne temperatur til den temperatur, der af fabrikanten er defineret som værende den operationelle temperaturløstærskel for sådanne beskyttelsesforanstaltninger, med henblik på at sikre, at temperaturen i den prøvede anordning stiger som foreskrevet i punkt 3.2 ovenfor.
 - 3.3.2. Når REESS-systemet ikke er udstyret med specifikke foranstaltninger mod indre overophedning, forhøjes temperaturen til den maksimale operationelle temperatur, der er angivet af fabrikanten.
- 3.4. Afslutning af prøvningen: Prøvningen afsluttes, når et af følgende iagttages:
 - a) Den prøvede anordning hæmmer og/eller begrænser opladningen og/eller afladningen for at undgå temperaturstigning.
 - b) Temperaturen i den prøvede anordning er stabiliseret, hvilket betyder, at temperaturen varierer med en gradient på mindre end 4 °C over 2 timer.
 - c) Enhver manglende opfyldelse af de acceptkriterier, der er beskrevet i punkt 6.9.2.1 i dette regulativ.

BILAG 9A

PRØVNING AF HOLDESPÆNDING

1. GENERELT

Isolationsmodstanden måles efter påføring af prøvespændingen på køretøjet med den indbyggede oplader.

2. PROCEDURE

Følgende prøvningsprocedure anvendes på køretøjer med indbyggede opladere:

Mellem alle opladerens indgange (stik) og køretøjets blotlagte ledende dele, herunder eventuelt stel, anvendes en AC-prøvespænding på $2 \times (U_n + 1\,200)$ V rms ved en frekvens på 50 eller 60 Hz i ét minut, hvor U_n er AC-indgangsspændingen (rms).

Prøvningen foretages på et komplet køretøj.

Alle elektriske anordninger skal være tilsluttet.

I stedet for den angivne AC-spænding kan der i ét minut anvendes en DC-spænding, hvis værdi svarer til den angivne AC-spændings spidsværdi.

Efter prøvningen måles isolationsmodstanden ved 500 V DC mellem alle indgange og køretøjets blotlagte ledende dele, herunder eventuelt stel.

BILAG 9B

PRØVNING AF VANDBESTANDIGHED

1. GENERELT

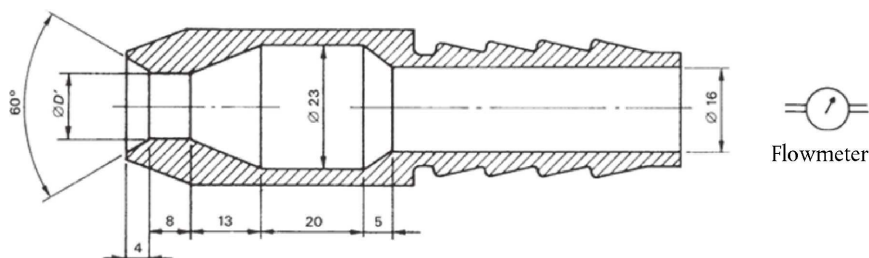
Isolationsmodstanden måles efter prøvning af vandbestandigheden.

2. PROCEDURE

Følgende prøvningsprocedure anvendes på køretøjer med indbygget oplader:

I overensstemmelse med prøvningsproceduren til evaluering af IPX5-beskyttelse mod vandindtrængning skal vandbestandighed efterprøves på følgende måde:

- a) Indkapslingen oversprøjtes med en stråle ferskvand fra alle mulige retninger ved hjælp af en standardprøvedyse som vist i figuren.

Prøveanordning til efterprøvning af beskyttelse mod vandstråler (slangedyse)

$\phi D' = 6,3 \text{ mm}$ enhed: mm

Følgende betingelser skal overholdes:

- i) Dysens indvendige diameter: 6,3 mm
 - ii) Tilførselshastighed: 12,5 l/min. $\pm 5 \%$
 - iii) Vandtryk: tilpasses for at nå den angivne tilførselshastighed
 - iv) Hovedstrålens indre: cirkel med en diameter på ca. 40 mm i en afstand af 2,5 m fra dysen
 - v) Prøvningens varighed pr. kvadratmeter af indkapslingens overfladeareal, som med sandsynlighed vil blive oversprøjtet: 1 min.
 - vi) Prøvningens minimumsvarighed: 3 min.
 - vii) Afstand fra dysen til indkapslingens overflade: mellem 2,5 og 3 m.
- b) Efterfølgende påføres en jævnstrøm på 500 V mellem alle højspændingsindgange og køretøjets eventuelle blottede ledende dele/stel med henblik på at måle isolationsmodstanden.

ISSN 1977-0634 (elektronisk udgave)
ISSN 1725-2520 (papirudgave)



Den Europæiske Unions Publikationskontor
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

DA