



## Sisukord

## II Muud kui seadusandlikud aktid

## RAHVUSVAHELISED LEPINGUD

- ★ Teatis, mis käsitleb ühelt poolt Euroopa Liidu ja selle liikmesriikide ning teiselt poolt Vietnami Sotsialistliku Vabariigi vahelise laiahaardelise partnerluse ja koostöö raamlepingu jõustumist 1

## MÄÄRUSED

- ★ Komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2017/67, 4. november 2016, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 652/2014 (millega nähakse ette sätteid toiduahela, loomade tervise ja heaolu ning taimetervise ja taimse paljundusmaterjaliga seotud kulude haldamise kohta) II lisa, täiendades selle lisa loomataudide ja zoonooside loetelu ..... 2

- ★ Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2017/68, 9. jaanuar 2017, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 121/2008, millega sätestatakse loomasöödana kasutatavate toodete (valmististe) (CN-kood 2309) tähtsuse määramise meetod ..... 4

Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2017/69, 12. jaanuar 2017, millega kehtestatakse kindlad impordiväärtused, et määrata kindlaks teatava puu- ja köögivilja hind piiril ..... 6

## OTSUSED

- ★ Komisjoni otsus (EL) 2017/70, 25. juuli 2016, riigiabi SA.37185 (2015/C) (ex 2013/N) Hispaanias Centro de ensayos de alta tecnología ferroviaria de Antequera (CEATF) rahastamiseks antud ja osaliselt kasutatud riigiabi kohta (teatavaks tehtud numbri C(2016) 4573 all)<sup>(1)</sup> 8

<sup>(1)</sup> EMPs kohaldatav tekst

RAHVUSVAHELISTE LEPINGUTEGA LOODUD ORGANITE VASTU VÕETUD AKTID

- ★ Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) eeskiri nr 138: ühtsed sätted, mis käsitlevad vaiksete maanteeõidukite tüübikinnitust seoses nende vähendatud müraga [2017/71] ..... 33

## II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

## RAHVUSVAHELISED LEPINGUD

### **Teatis, mis käsitleb ühelt poolt Euroopa Liidu ja selle liikmesriikide ning teiselt poolt Vietnami Sotsialistliku Vabariigi vahelise laiahaardelise partnerluse ja koostöö raamlepingu jõustumist**

Laihaardelise partnerluse ja koostöö raamleping ühelt poolt Euroopa Liidu ja selle liikmesriikide ning teiselt poolt Vietnami Sotsialistliku Vabariigi vahel <sup>(1)</sup> jõustus 1. oktoobril 2016, kusjuures raamlepingu artikli 63 lõikes 1 ette nähtud menetluse täitmine lõpetati 29. septembril 2016.

---

<sup>(1)</sup> ELT L 329, 3.12.2016, lk 8.

# MÄÄRUSED

## KOMISJONI DELEGEERITUD MÄÄRUS (EL) 2017/67,

4. november 2016,

**millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 652/2014 (millega nähakse ette sätted toiduahela, loomade tervise ja heaolu ning taimetervise ja taimse paljundusmaterjaliga seotud kulude haldamise kohta) II lisa, täiendades selle lisa loomataudide ja zoonooside loetelu**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. mai 2014. aasta määrust (EL) nr 652/2014, millega nähakse ette sätted toiduahela, loomade tervise ja heaolu ning taimetervise ja taimse paljundusmaterjaliga seotud kulude haldamise kohta ning muudetakse nõukogu direktiive 98/56/EÜ, 2000/29/EÜ ja 2008/90/EÜ, Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruseid (EÜ) nr 178/2002, (EÜ) nr 882/2004 ja (EÜ) nr 396/2005, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/128/EÜ ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 1107/2009 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu otsused 66/399/EMÜ, 76/894/EMÜ ja 2009/470/EÜ, <sup>(1)</sup> eriti selle artikli 10 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

- (1) Määruse (EL) nr 652/2014 artikli 10 lõike 2 punktides a ja c osutatud eritingimused, mida tuleb arvesse võtta, on täidetud lammaste ja kitsede katku [Termin on muutunud. Uus termin on „väikemäletsejaliste katk“] (mille Maaailma Loomatervise Organisatsioon (OIE) on kandnud loetelusse nimetusega „*peste des petits ruminants*“), lammaste rõugete, kitsede rõugete ja nodulaarse dermatiidi puhul, mis on kõik loetletud üksnes kõnealuse määruse I lisa taudidena, mille puhul erakorralised meetmed on kõnealuse määruse artikli 6 alusel rahastamiskõlblikud.
- (2) Väikemäletsejaliste katk on äärmiselt nakkav viirushaigus, mis on endeemiline Ida-Aafrika, Araabia poolsaare ja Lähis-Ida riikides ning Indias. See taud on Aafrikas ja Aasias ulatuslikult levinud ning alates 2014. aastast on teatatud selle esinemisest Türgis ja Põhja-Aafrika riikides.
- (3) Väikemäletsejaliste katk levib otsese kontakti kaudu ning taudi levik taudivabadesse piirkondadesse toimub peamiselt nakatunud loomade transpordi kaudu. Kuigi kitsi peetakse taudile vastuvõtlikumateks kui lambaid, võib viimaste nakatumine jääda märkamata.
- (4) Lammaste rõuged ja kitsede rõuged on rasked ja väga nakkavad perekonna *Capripoxvirus* viiruste põhjustatud lammaste ja kitsede taudid, millel on oluline mõju lamba- ja kitsekasvatuse kasumlikkusele ning mis häirivad liidusisest kaubandust ja eksporti kolmandatesse riikidesse.
- (5) Lammaste rõuged ja kitsede rõuged on endeemilised Põhja-Aafrika, Lähis-Ida ja Aasia riikides, kuid piirneva kolmanda riigi kaudu on need korduvalt levinud ka Kreeka ja Bulgaaria territooriumile.

<sup>(1)</sup> ELT L 189, 27.6.2014, lk 1.

- (6) Nodulaarne dermatiit on väga nakkav veiste viirushaigus, mis võib levida siirutajaks olevate putukate kaudu ning mis võib oluliselt mõjutada karjakasvatuse kasumlikkust, sest häirib liidusisest kaubandust ja ekspordi kolmandatesse riikidesse. See taud on endeemiline enamikus Aafrika riikides ja aastatel 2012–2013 levis see Lähis-Idasse ja Türgi. Alates 2015. aasta augustist on Kreekas olnud mitu puhangut ning 2016. aasta märtsis levis taud Bulgaariasse ning seejärel mitmesse teise Lääne-Balkani riiki.
- (7) Lammaste rõugete, kitsede rõugete ja nodulaarse dermatiidiga seoses muutub epidemioloogiline olukord kiiresti, taudid levivad ka liidu territooriumil ja sellel on märkimisväärne negatiivne mõju loomakasvatusele ja karilooma-kaubandusele.
- (8) Lisaks on komisjon palunud Euroopa Toiduohutusametil (EFSA) esitada teaduslikud arvamused seoses liidu rakendatavate seiremeetmetega väikemäletsejaliste katku, <sup>(1)</sup> lammaste rõugete, kitsede rõugete <sup>(2)</sup> ning nodulaarse dermatiidi <sup>(3)</sup> varajaseks avastamiseks, et võtta asjakohaseid meetmeid taudide leviku vältimiseks ning nende kiireks likvideerimiseks.
- (9) Seega on eespool nimetatud taudide varajase avastamise eesmärgil asjakohaste ühe- või mitmeaastaste seireprogrammide rakendamiseks vaja määruse (EL) nr 652/2014 II lisa loomataudide ja zoonooside loetellu lisada väikemäletsejaliste katk, lammaste rõuged, kitsede rõuged ja nodulaarne dermatiit. Määruse (EL) nr 652/2014 artikli 10 lõikega 2 on komisjonile antud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada kõnealuse määruse II lisas sätestatud loomataudide ja zoonooside loetelu. Komisjon võib täiendada määruse (EL) nr 652/2014 II lisas sätestatud loetelu üksnes kõnealuse lisa muutmise kaudu.
- (10) Määruse (EL) nr 652/2014 II lisa tuleks seetõttu vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

#### Artikkel 1

Määruse (EL) nr 652/2014 II lissasse lisatakse järgmised loomataudid: väikemäletsejaliste katk, lammaste rõuged, kitsede rõuged ja nodulaarne dermatiit.

#### Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 4. november 2016

Komisjoni nimel  
president  
Jean-Claude JUNCKER

<sup>(1)</sup> EFSA AHAW Panel (*EFSA Panel on Animal Health and Welfare*), 2015. *Scientific Opinion on peste des petits ruminants* („Teaduslik aramus väikemäletsejaliste katku kohta“), *EFSA Journal* 2015;13 (1):3985.

<sup>(2)</sup> EFSA AHAW Panel (*EFSA Panel on Animal Health and Welfare*), 2014. *Scientific Opinion on sheep and goat pox* („Teaduslik aramus lammaste ja kitsede rõugete kohta“), *EFSA Journal* 2014;12(11):3885.

<sup>(3)</sup> EFSA AHAW Panel (*EFSA Panel on Animal Health and Welfare*), 2016. *Urgent advice on lumpy skin disease* („Erakorralised soovitused seoses nodulaarse dermatiidiga“). *EFSA Journal* 2016;14(8):4573.

**KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2017/68,****9. jaanuar 2017,****millega muudetakse määrust (EÜ) nr 121/2008, millega sätestatakse loomasöödana kasutatavate toodete (valmististe) (CN-kood 2309) tärglisesisalduse määramise meetod**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. oktoobri 2013. aasta määrust (EL) nr 952/2013, millega kehtestatakse liidu tolliseadustik, <sup>(1)</sup> eriti selle artikli 57 lõiget 4 ja artikli 58 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

- (1) Loomasöödaks kasutatavad valmistised klassifitseeritakse nõukogu määrusele (EMÜ) nr 2658/87 <sup>(2)</sup> lisatud kombineeritud nomenklatuuri rubriigi 2309 alamrubriikidesse toote tärglisesisalduse põhjal.
- (2) Selle klassifitseerimise jaoks näeb komisjoni määrus (EÜ) nr 121/2008 <sup>(3)</sup> ette ensümaatilise analüüsimeetodi kasutamise teatavate valmististe tärglisesisalduse määramiseks.
- (3) Kui kõnealused valmistised sisaldavad sojatooteid, saab nende tärglisesisalduse kindlaks teha polarimeetrilist meetodit või ensümaatilist analüüsimeetodit kasutades. Olenevalt meetodist saadakse oluliselt erinevad tulemused ning polarimeetrilist meetodit ei peeta sobivaks sojatooteid sisaldavate valmististe tärglisesisalduse määramisel, sest see annab ligikaudseid tulemusi.
- (4) Et selgeks teha, millist meetodit toll kasutama peaks ja liikmesriikides ühetaolise klassifitseerimise tagamiseks tuleks sojatooted seepärast lisada määruse (EÜ) nr 121/2008 artiklis 1 sätestatud söödamerjalide loetellu, mille puhul kasutatakse tärglisesisalduse määramiseks ensümaatilist analüüsimeetodit.
- (5) Seepärast tuleks määruse (EÜ) nr 121/2008 artiklit 1 vastavalt muuta.
- (6) Käesoleva määrusega ette nähtud meetmed on kooskõlas tolliseadustiku komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

*Artikkel 1*

Määruse (EÜ) nr 121/2008 artiklile 1 lisatakse järgmine punkt k:

„k) sojatooted.“

*Artikkel 2*Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.<sup>(1)</sup> ELT L 269, 10.10.2013, lk 1.<sup>(2)</sup> Nõukogu 23. juuli 1987. aasta määrus (EMÜ) nr 2658/87 tariifi- ja statistikanomenklatuuri ning ühise tollitariifistiku kohta (EÜT L 256, 7.9.1987, lk 1).<sup>(3)</sup> Komisjoni 11. veebruari 2008. aasta määrus (EÜ) nr 121/2008, millega sätestatakse loomasöödana kasutatavate toodete (valmististe) (CN-kood 2309) tärglisesisalduse määramise meetod (ELT L 37, 12.2.2008, lk 3).

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 9. jaanuar 2017

*Komisjoni nimel*  
*presidendi eest*  
*maksuduse ja tolliliidu peadirektoraadi*  
*peadirektor*  
Stephen QUEST

---

**KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2017/69,****12. jaanuar 2017,****millega kehtestatakse kindlad impordiväärtused, et määrata kindlaks teatava puu- ja köögivilja hind piiril**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. detsembri 2013. aasta määrust (EL) nr 1308/2013, millega kehtestatakse põllumajandustoodete ühine turukorraldus ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 922/72, (EMÜ) nr 234/79, (EÜ) nr 1037/2001 ja (EÜ) nr 1234/2007 <sup>(1)</sup>,võttes arvesse komisjoni 7. juuni 2011. aasta rakendusmäärust (EL) nr 543/2011, millega kehtestatakse nõukogu määruse (EÜ) nr 1234/2007 üksikasjalikud rakenduseeskirjad seoses puu- ja köögiviljasektori ning töödeldud puu- ja köögivilja sektoriga, <sup>(2)</sup> eriti selle artikli 136 lõiget 1,

ning arvestades järgmist:

- (1) Rakendusmääruses (EL) nr 543/2011 on sätestatud vastavalt mitmepoolsete kaubanduslääbirääkimiste Uruguay voo ru tulemustele kriteeriumid, mille alusel kehtestab komisjon kolmandatest riikidest importimisel kõnealuse määruse XVI lisa A osas sätestatud toodete ja ajavahemike kohta kindlad impordiväärtused.
- (2) Iga turustuspäeva kindel impordiväärtus on arvatud rakendusmääruse (EL) nr 543/2011 artikli 136 lõike 1 kohaselt, võttes arvesse päevaandmete erinevust. Seetõttu peaks käesolev määrus jõustuma selle *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise kuupäeval,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

*Artikkel 1*

Käesoleva määruse lisas määratakse kindlaks rakendusmääruse (EL) nr 543/2011 artikliga 136 ette nähtud kindlad impordiväärtused.

*Artikkel 2*Käesolev määrus jõustub *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise päeval.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 12. jaanuar 2017

*Komisjoni nimel*  
*presidendi eest*  
*põllumajanduse ja maaelu arengu peadirektoraadi*  
*peadirektor*  
Jerzy PLEWA

<sup>(1)</sup> ELT L 347, 20.12.2013, lk 671.<sup>(2)</sup> ELT L 157, 15.6.2011, lk 1.



## LISA

## Kindlad impordiväärtused, et määrata kindlaks teatava puu- ja köögivilja hind piiril

(eurot 100 kg kohta)

CN-kood	Kolmanda riigi kood <sup>(1)</sup>	Kindel impordiväärtus	
0702 00 00	IL	269,9	
	MA	121,7	
	SN	204,0	
	TR	106,0	
	ZZ	175,4	
0707 00 05	MA	86,1	
	TR	166,7	
	ZZ	126,4	
0709 91 00	EG	144,1	
	ZZ	144,1	
0709 93 10	MA	240,8	
	TR	229,3	
	ZZ	235,1	
0805 10 20	EG	47,5	
	IL	126,4	
	MA	56,5	
	TR	75,0	
	ZZ	76,4	
0805 20 10	IL	160,9	
	MA	70,1	
	ZZ	115,5	
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	EG	97,9	
	IL	111,8	
	JM	125,6	
	MA	93,5	
	TR	99,1	
	ZZ	105,6	
	0805 50 10	TR	78,9
		ZZ	78,9
0808 10 80	CN	144,5	
	US	72,4	
	ZZ	108,5	
0808 30 90	CL	307,7	
	CN	72,4	
	TR	133,1	
	ZZ	171,1	

<sup>(1)</sup> Riikide nomenklatuur on sätestatud komisjoni 27. novembri 2012. aasta määruses (EL) nr 1106/2012, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 471/2009 (mis käsitleb ühenduse statistikat väliskaubanduse kohta kolmandate riikidega) seoses riikide ja territooriumide nomenklatuuri ajakohastamisega (ELT L 328, 28.11.2012, lk 7). Kood „ZZ“ tähistab „muud päritolu“.

# OTSUSED

**KOMISJONI OTSUS (EL) 2017/70,**

**25. juuli 2016,**

**riigiabi SA.37185 (2015/C) (ex 2013/N) Hispaanias Centro de ensayos de alta tecnología ferroviaria de Antequera (CEATF) rahastamiseks antud ja osaliselt kasutatud riigiabi kohta**

(teatavaks tehtud numbri C(2016) 4573 all)

(Ainult hispaaniakeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool nimetatud sätetele <sup>(1)</sup> ja võttes nende märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

## 1. MENETLUS

- (1) Hispaania ametiasutused edastasid komisjonile 5. augusti 2013. aasta kirjaga eelteate abi kohta, millega sooviti rahastada kõrgtehnoloogilise raudtee katsekeskust Antequeras (Centro de ensayos de alta tecnología ferroviaria de Antequera, edaspidi „CEATF“). Teade registreeriti 30. septembril 2013. Komisjon taotles lisateavet 28. novembri 2013. aasta kirjaga ning 28. märtsi, 25. juuli ja 5. detsembri 2014. aasta kirjadega, millele Hispaania ametiasutused vastasid 6. veebruari, 20. mai ja 15. oktoobri 2014. aasta kirjadega ning 23. jaanuari 2015. aasta kirjaga.
- (2) Komisjon teavitas 23. märtsi 2015. aasta kirjaga Hispaaniat oma otsusest algatada nimetatud meetme suhtes aluslepingu artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetlus.
- (3) Komisjoni otsus algatada menetlus (edaspidi „menetluse algatamise otsus“) avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* <sup>(2)</sup>. Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama abi kohta märkusi.
- (4) Komisjoni taotlusel korraldati 28. mail 2015 kohtumine Hispaania ametiasutustega. Hispaania esitas oma märkused menetluse algatamise otsuse kohta 2. juulil 2015. Komisjon taotles täiendavat teavet 8. septembri ja 15. oktoobri 2015. aasta kirjadega ning 15. jaanuari 2016. aasta kirjaga, millele Hispaania ametiasutused vastasid 28. septembri ja 13. novembri 2015. aasta kirjadega ning 21. jaanuari 2016. aasta kirjaga.
- (5) Komisjon sai raudteesektoris tegutsevate äriühingute märkused 7., 9., 10., 16., 17. ja 23. juulil 2015. Need kümme äriühingut on raudteeveo-ettevõtjad, veeremitootjad või äriühingud, mis pakuvad virtuaalse katsetamise võimalusi või katsetavad materjale.

<sup>(1)</sup> ELT C 188, 5.6.2015, lk 10.

<sup>(2)</sup> Vt joonealune märkus 1.

- (6) Komisjon edastas need märkused Hispaania ametiasutustele 24. septembri 2015. aasta kirjaga, millele Hispaania ametiasutused vastasid 14. oktoobri 2015. aasta kirjaga.
- (7) Projekti, millest 30. septembril 2013 teatati konkurentsi peadirektoraadile, esitasid Hispaania ametiasutused 26. juulil 2013 komisjoni regionaal- ja linnapoliitika peadirektoraadile suurprojektina, mida pidi rahastatama Hispaanias sel ajal kehtinud ning mitut piirkonda hõlmanud rakenduskava alusel <sup>(3)</sup>. Nad loobusid sellest projektist 14. aprilli 2015. aasta kirjaga.

## 2. MEETME ÜSIKASJALIK KIRJELDUS

### 2.1. CEATFi projekti eesmärk ja kirjeldus

- (8) Teatatud meede seisneb kiirveeremi ja sellega seotud seadmete katsetamiskeskuseks kavandatud teadustaristu riiklikus rahastamises. CEATFi projekti eesmärk on rajada Euroopas ainulaadne taristu kiirveeremi nõutavaks katsetamiseks, valideerimiseks ja heakskiitmiseks.
- (9) CEATFi projekt hõlmab ringraudteed, millel rongid saavad sõita väga suurel kiirusel (kuni 520 km/h), ning lisarajatisi liikuvate raudteeseadmete, taristu ja pealisehitise elementide uurimiseks, heakskiitmiseks ja seadistamiseks. Täpsemalt võimaldavad keskuse rajatised uurida raudteedünaamikat, rongide uue põlvkonna veo- ja pidurdussüsteeme ning raudteetaristu signalisatsioonisüsteeme.
- (10) Ringraudtee moodustab 58 km pikkuse ringi, mille 9 km pikkusel sirgel lõigul saab arendada kiirust kuni 520 km/h. Ringraudtee hõlmab suure raadiusega kurve, mis koos rööbastee spetsiifilise põikkaldega võimaldavad sõita teatava kiiruse ja külgiirendusega.
- (11) Hispaania ametiasutused märkisid, et ringraudteed on kavas kasutada kiirusega kuni 520 km/h sõitvale veeremile tüübikinnituse andmiseks, mis vastab suure ja väga suure raadiusega kurvides sõitmise tüübikinnitusele <sup>(4)</sup>.
- (12) Ringraudteel on ka kaks topeltrööbaste ja platvormidega lõiku, mida saab kasutada kiirusega kuni 250 km/h <sup>(5)</sup> sõitvale veeremile tüübikinnituse andmiseks ning taristu ja pealisehitise katsetamiseks.
- (13) Ringraudtee on varustatud ühendusharudega, mida saab kasutada väikestes ja väga väikestes kurvides sõitmise tüübikinnituse andmiseks.
- (14) Lisarajatiste hulka kuulub raudtee-teenuste ühiskeskus (*Centro Integral de Servicios Ferroviarios*, edaspidi „CISF“), kus asuvad laborid ning kontori- ja koolitusruumid. Laborid hõlmavad multifunktsionaalset töökoda ja katsete ettevalmistamise ala, mis peaksid hõlbustama rongiseadmete montaaži ja demontaaži, mitmesuguste rongisestest süsteemide väljatöötamist, teadus- ja arendustegevust ning innovatsiooni. Osa sellest alast on ette nähtud veeremi optimaalse toimimise katsetamiseks, pidades silmas raudteeveeremi edaspidist valideerimist ja heakskiitmist.
- (15) Lisarajatiste hulka kuuluvad ka spetsiifiliste katsete jaoks kavandatud rööpad, eri pingerežiimidel kasutatav alajaam ringraudteele voolu andmiseks ja liikluskorralduskeskus.

<sup>(3)</sup> Mitut piirkonda hõlmav rakenduskava „Teadus- ja arendustegevus ning innovatsioon ettevõtete poolt ja jaoks – tehnoloogiafond“ (Multi-regional Operational Programme „Research, Development and Innovation (R&D&I) for and by Enterprises – Technology Fund“), mille komisjon võttis vastu 7. detsembril 2007 (otsus C/2007/6316). Kava raames saavad kõik Hispaania piirkonnad ühenduse toetust lähenemise, piirkondliku konkurentsivõime ja tööhõive-eesmärkide saavutamiseks.

<sup>(4)</sup> Hispaania ametiasutuste teine vastus (lk 12), mis saadi ja registreeriti 20. mail 2014 ning mida kinnitati 22. jaanuari 2015. aasta vastuses.

<sup>(5)</sup> Nagu on kirjeldatud punktis 2.3.1 allpool, tehti projektis esialgse teostatavusuuringu etapis tehnilisi muudatusi ning lõpliku kuju sai projekt 2013. aasta aprillis, mil ADIF esitas selle taristu- ja transpordiministriumile.

- (16) Ringraudtee ehitamise ja käitamise hakkamiseks avaliku ja erasektori partnerluse raames tegelema ADIF (*Administrador de Infraestructura ferroviaria*, vt põhjendust 24 allpool) ja ettevõtjate konsortsium. Ettevõtjate konsortsiumi õiguslikuks vormiks peaks saama „eriotstarbeline majandusüksus“ (*Sociedad de Propósito Específico*, edaspidi „eriotstarbeline majandusüksus“) <sup>(6)</sup> ning see vastutaks katsetamiskeskuse ehitamise ja 25 aasta vältel käitamise eest. CEATFi omanikuks nimetati ADIF.
- (17) Hispaania ametiasutused märkisid, et enne pakkumiskutse avaldamist (see avaldati Hispaania ametlikus väljaandes 2. juulil 2013) <sup>(7)</sup> toimusid kohtumised võimalike huvitatud äriühingutega ja tehti kooskõlastatud uuringud. Hispaania ametiasutuste sõnul kinnitasid saadud vastused erasektori väga suurt huvi projekti elluviimise vastu <sup>(8)</sup>. Kõige enam tundsid projekti vastu huvi ehitussektoris tegutsevad äriühingud (40,43 % vastanutest) ja veeremitootjad (12,76 % vastanutest). Nad väljendasid valmisolekut osaleda projektis ja võtta riske tingimisel, et nende investeeringute suhtes antakse mõningad garantiid, kuna uuringu ajal kättesaadav teave tasuvuse kohta ei olnud enesekindlalt projektiga sidumiseks piisav <sup>(9)</sup>.
- (18) Esimene hankemenetlus eriotstarbelise majandusüksuse leidmiseks tunnistati 2013. aasta oktoobris kehtetuks, kuna ükski pakkuja ei väljendanud huvi projektis osalemise vastu. Seejärel peatati pakkuja väljavalimise protsess kuni ajani, mil komisjon teeb projekti kohta lõpliku otsuse.
- (19) Hispaania ametiasutused kinnitasid, et CEATFis hakatakse ellu viima ainult majandustegevust. Kui ADIF või selle tütarettevõtja ADIF Alta Velocidad soovivad 25-aastase lepinguperioodi jooksul kasutada keskust omaenda katsete tegemiseks, peavad nad seda tegema samadel tingimustel nagu teised kasutajad.
- (20) Hispaania ametiasutused märkisid, et Euroopas tegutseb kolm raudtee-katsekeskust (Cerhenice (Velim) Tšehhi Vabariigis, Wildenrath Saksamaal ja Valenciennes Prantsusmaal). Ametiasutuste väitel saab neis keskustes katseid teha ainult madalamatel kiirustel (vt tabel 1 allpool).

Tabel 1

### Teiste Euroopas tegutsevate raudtee-katsekeskuste, ühe USA keskuse ja CEATFi võrdlus

	Velim (Tšehhi Vabariik)	Wegberg-Wilden- rath (Saksamaa)	Valenciennes <sup>(1)</sup> (Prantsusmaa)	TTCI – Pueblo (USA)	CEATF (Hispaania)
Ehitamisaasta	1963	1997	1999	1998	Ehitamisel
Ringide arv	2	5	4	4	1
Pikkus (km)	3,9 ja 13,3 km	0,4–6,1	1,6–2,7	5,6–21,7	9 sirge 58 ring
Tippkiirus (km/h)	210	160 (suur ring)	110	265 (suur ring)	520
Omanik	Raudtee Uuri- misinstituut, riik- liku raudtee-et- tevõtja filiaal	Siemens	CEF SA (61 % ulatuses Alstomi omanduses)	Association of American Rail- roads	Riiklik raudtee-et- tevõtja ADIF

Allikas: Hispaania ametiasutused

<sup>(1)</sup> <http://www.c-e-f.fr/>

<sup>(6)</sup> Üksikasjalikum kirjeldus on esitatud menetluse algatamise otsuse punktis 2.4.

<sup>(7)</sup> Hispaania ametlik väljaanne (BOE) nr 157, 2. juuli 2013.

<sup>(8)</sup> Deloitte, „Lõppjärelused Antequeras avaliku ja erasektori partnerluse raames ADIFi ringraudtee arendamise, ehitamise, hooldamise ja käitamise projektiga seotud küsitluse kohta“ (*Final conclusions on the questionnaires received on the project for the development, construction, maintenance and operation of ADIF's railway ring in Antequera under public-private partnership*), 8. oktoober 2012.

<sup>(9)</sup> Deloitte'i aruande kokkuvõtte, mis esitati Hispaania ametiasutuste 22. jaanuari 2015. aasta vastuses.

- (21) Hispaania ametiasutused märkisid, et Hispaania veeremootjad kasutavad rööbastel katsetamiseks peamiselt Velimi ja Wildenrathi keskusi, ent ka Ameerika Ühendriikides Pueblos asuvat TTCId.
- (22) Kiirveeremit katsetatakse ka äriotstarbelistel raudteedel, millel maksimaalne kavandatud kiirus on 350 km/h, kusjuures katseid tehakse vastavalt standardi nõudele kiirusel kuni 385 km/h (10 % üle rongi nimikiiruse). Katseid tehakse öösel, kui äriotstarbelist reisirongiliiklust ei toimu.

## 2.2. Abisaaja

- (23) ADIF kui keskuse kavandatud omanik on CEATFi ehitamiseks taotlenud riiklikku rahastamist.
- (24) 2005. aastal asutatud ADIF on 100 % riigile kuuluv äriühing, mis tegutseb taristu- ja transpordiministeeriumi (*Ministerio de Fomento*) haldusalas. ADIF on Hispaania raudteetaristu omanik ning vastutab selle haldamise (ehituse, hoolduse, remondi ja administreerimise) eest.
- (25) 13. detsembri 2013. aasta kuningliku dekreetseadusega nr 15 ADIFI ümberkorraldamise kohta loodi uus riigi osalusega äriühing nimega ADIF Alta Velocidad<sup>(10)</sup>. Ümberkorraldamise tulemusena eraldati riikliku tavaraudteevõrgu ehitamise ja haldamise eest vastutav äriühing (ADIF) kiirraudteeliinide haldamise eest vastutavast äriühingust (ADIF Alta Velocidad).
- (26) Hispaania ametiasutuste sõnul hõlmab ADIFI tegevus raudteetaristu (rööbaste, jaamade ja kaubaterminalide) ehitamist ja haldamist, raudteeliikluse korraldamist, raudtee-ettevõtjatele läbilaskevõime jaotamist, taristu, jaamade ja kaubaterminalide kasutamise eest tasude kogumist ning oma vara (näiteks tööstus- ja intellektuaalomandi portfelli) haldamist. See tegevus on majandustegevus. Muu majandustegevus hõlmab kaupluste, messide, näituste, väljapanekute, reklaamiürituste ja esitluste jaoks ADIFI jaamades ruumide rentimist<sup>(11)</sup>. ADIF teenib sellest tegevusest 99,97 % oma tulust. Samas märkisid Hispaania ametiasutused, et ADIF võib ellu viia ka muud tegevust, mis nende arvates ei ole olemuslikult majandustegevus, näiteks teadus- ja arendustegevust.

## 2.3. Abimeetme kirjeldus

### 2.3.1. Projekti ülesehitus, õiguslik alus ja rahastamine

- (27) 2009. aasta veebruaris tegi taristu- ja transpordiministeerium ADIFile ülesandeks selgitada välja teostatavad võimalused raudtee-katsekeskuse rajamiseks, mis võimaldaks teadus- ja arendustegevust ning innovatsiooni kiirraudteesektoris tipptasemel lahenduste väljatöötamiseks.
- (28) 15. detsembril 2009 sõlmisid ADIF ja Andaluusia piirkondlik valitsus (*Junta de Andalucía*) oma innovatsiooni, teadus- ja ettevõtlusnõukogu kaudu vastastikuse mõistmise memorandumi, milles sätestati kummagi institutsiooni kavatsus luua Andaluusia Tehnoloogiapargis raudteetehnoloogia keskus (*Centro de Tecnologías Ferroviarias*, edaspidi „CTF“)<sup>(12)</sup> ja Malaga provintsis raudtee-katsekeskus CEATF.
- (29) Projekti esimene versioon, mis esitati taristu- ja transpordiministeeriumile 1. juunil 2010, nägi ette kiirrongide katsetamiseks (maksimaalse katsekiirusega 450 km/h) ühe peamise 57 km pikkuse ringraudtee ning metroorongide ja trammide katsetamiseks (maksimaalse kiirusega 220 km/h) kahe täiendava ringraudtee (20 km ja 5 km) ehitamist. Kaaluti peamise ringraudtee eri asukohti ja erinevaid konstruktsioonivõimalusi. Esialgses dokumendis esitati peamise ringraudtee kohta neli alternatiivi ja täiendavate ringraudteede kohta kaks alternatiivi ning dokumenti viimistleti enne projekti keskkonnamõju hindamise alustamist.

<sup>(10)</sup> Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, avaldatud 14. detsembril 2013 Hispaania ametlikus väljaandes (BOE) nr 299.

<sup>(11)</sup> Seda korraldab ADIFI jaamahoone osakond (allikas: www.adif.es).

<sup>(12)</sup> Samas piirkonnas tegutsev raudteetehnoloogia klaster, vt menetluse algatamise otsuse põhjendus 12.

- (30) Paralleelselt ADIFi uuringutega, mille eesmärk oli selgitada välja kiirraudtee-katsekeskuseks kõige sobivam variant, esitas Hispaania seda projekti käsitlevad ettepanekud oma rakenduskavas (nõukogu määruse (EÜ) nr 1083/2006<sup>(13)</sup> alusel), et saada toetust ERFist<sup>(14)</sup>.
- (31) 1. detsembril 2010 kiitis ADIF esialgselt heaks „ADIFi Malaga raudteetehnoloogia keskuse katse- ja eksperimenteerimisrajatise informatiivse uuringu“. Selles dokumendis esitati peamise ringraudtee kahe alternatiivi (1A ja 1B) ning täiendava ringraudtee kahe alternatiivi (1B1 ja 1B2) analüüs, lähtudes mitmest kriteeriumist. Dokumendis järeldati, et kõige sobivamad on alternatiivid 1B ja 1B1.
- (32) 27. detsembril 2010 sõlmisid teadus- ja innovatsiooniministerium ja ADIF kokkuleppe („*convenio de colaboración*“) kiirraudtee tehnoloogiakeskuse ehitamise ja varustamise rahastamise kohta. Selle kohaselt nõustus riik rahastama ADIFit laenude ja toetuse abil. Toetust pidi makstama ERFi vahendite „ettemaksena“<sup>(15)</sup>.
- (33) ADIF hakkas riigilt ülekandeid saama 2011. aasta jaanuaris. Hispaania ametiasutuste sõnul<sup>(16)</sup> kasutati neid ettemakseid osaliselt teostatavasuuringute tegemiseks ja osaliselt laborite (CISFi) ehitamiseks Antequera piirkonnas paigas, kus CEATFi projekt oli kavas ellu viia.
- (34) Pärast pikka administratiivset ja konsulteerimisprotsessi ning esimeste avalike konsultatsioonide käigus mõningase tagasiside saamist otsustas ADIF projekti ulatust muuta. Dokumentides tutvustati ja analüüsiti uut alternatiivi (1C), mille kohaselt ehitataks ringraudtee, kus rongid võivad sirgel lõigul saavutada kiiruseks 520 km/h, ning kõrvaldataks täiendavad ringraudteed (asendades need kahe rööbasteega, mis on peamise ringraudteega ühendatud).
- (35) Seejärel viis ADIF läbi täiendava uuringu ja koostas dokumendi „ADIFi Malaga raudteetehnoloogia keskuse katse- ja uurimisrajatise rajamise põhiplaan. Peamine ja täiendav ringraudtee ning ühendusteed“. Selles dokumendis, mis põhineb alternatiivil 1C, tutvustati projekti selliselt, nagu on kirjeldatud punktis 2.1 eespool. Plaan esitati taristu- ja transpordiministeriumi raudteede peadirektoraadile, mis otsustas algatada 8. aprillil 2013 avaliku konsultatsiooni<sup>(17)</sup>.
- (36) Kui avalik konsultatsioon oli lõppenud, kiideti projekt ministeriumi tasemel (taristu- ja transpordiministeriumi raudteede peadirektoraadi poolt) 27. juunil 2013 heaks, kuid lõpliku heakskiidu pidi andma veel ministrite kabinet.
- (37) 28. juunil 2013 andis ministrite kabinet projektile<sup>(18)</sup> ja selle rahastamisele ametliku heakskiidu ning volitas taristu- ja transpordiministeriumi alustama ADIFi kaudu hankemenetlust CEATFi ehitamiseks ja käitamiseks<sup>(19)</sup>.
- (38) Seega oli teatatud projekti rahastamise aluseks esmalt 27. detsembri 2010. aasta kokkulepe ja seejärel ministrite kabineti 28. juuni 2013. aasta otsus.

<sup>(13)</sup> Nõukogu 11. juuli 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1083/2006, millega nähakse ette üldsätted Euroopa Regionaalarengu Fondi, Euroopa Sotsiaalfondi ja Ühtekuuluvusfondi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1260/1999 (ELT L 210, 31.7.2006, lk 25).

<sup>(14)</sup> *Comité de seguimiento del programa operativo de I+D+I por y para el beneficio de las empresas – Fondo tecnológico 2007-2013* koosoleku protokoll, 11. juuni 2010. Komitee tööd juhib Hispaania majandusministeriumi peadirektor ERFi küsimustes ning selles osalevad rakenduskava osaliste (nii riigiasutuste kui ka äriühingute) ja komisjoni esindajad.

<sup>(15)</sup> Hispaania ametiasutused esitasid kokkuleppe teksti 2. juuli 2015. aasta e-kirjaga.

<sup>(16)</sup> Hispaania ametiasutuste 1. ja 8. juuni 2015. aasta e-kirjad, mida kinnitati 13. novembri 2015. aasta vastuse lehel 5 ja lisades.

<sup>(17)</sup> Teade avaldati Hispaania ametlikus väljaandes (BOE) 17. aprillil 2013.

<sup>(18)</sup> Vastavalt lõplikult paika pandud tehnilistele tingimustele (maksimaalne kiirus, ringraudteede arv ja kuju, asukoht ning katsetamiseks kasutatav veeremiliik).

<sup>(19)</sup> Taristu-, transpordi- ja elamumajanduse ministeriumi otsus, millega projekt kinnitati ning milles kirjeldati projekti eesmärke ja eelseisvat protsessi. Vt menetluse algatamise otsuse põhjendus 10.

## 2.3.2. Abimeede

- (39) 28. juuni 2013. aasta otsuse kohaselt moodustavad projekti kogukulud 358,6 miljonit eurot <sup>(20)</sup>. Riiklik rahastamine katab projekti kõik kulud ning rahalised vahendid tehakse majandus- ja konkurentsivõime ministeeriumi kaudu kättesaadavaks alljärgnevalt:
- a) 99,6 miljonit eurot laenudena (91,3 miljonit eurot Convenio INNVENTA 2010 alusel, 1,7 miljonit eurot Programa INNPLANTA 2010 alusel ja 6,6 miljonit eurot Programa INNPLANTA 2011 alusel) <sup>(21)</sup>.
- b) 259 miljonit eurot toetusena, mida makstakse üldisest riigieelarvest ja mis on määratletud Euroopa Regionaalarengu Fondi (ERF) vahendite „ettemaksetena“ (253,2 miljonit eurot Convenio INNVENTA 2010 alusel; 3,9 miljonit eurot Programa INNPLANTA 2010 alusel ja 1,9 miljonit eurot Programa INNPLANTA 2011 alusel).
- (40) Hispaania ametiasutused esitasid ADIFile projekti jaoks antavate ja põhjenduse 39 punktis a kirjeldatud laenude kohta alljärgnevad üksikasjalikumad andmed:

Tabel 2

## CEATFi projekti jaoks antud laenude struktuur ja tagasimaksmine

PROGRAMM	INTRESSIMÄÄR (%)	TAGASIMAKSEAEG	MAKSIMAALNE SUMMA (miljonit eurot)
INNVENTA 2010	1,17	2016–2024	91,3
INNPLANTA 2010	1,17	2015–2025	1,7
INNPLANTA 2011	0,00	2014–2018	0,8
	3,06	2015–2025	5,8
			<b>99,6</b>

Allikas: Hispaania ametiasutused

- (41) Laenude suhtes kohaldatakse erinevaid intressimäärasid sõltuvalt osamaksete suurusest ja sellest, millise programmi alusel laenu antakse.
- (42) Selleks et võrrelda eespool nimetatud laenude intressimäärasid tegelike turuintressimääradega, esitasid Hispaania ametiasutused loetelu ADIFile/ADIF Alta Velocidadile viimase viie aasta jooksul antud kommerts-laenudest koos laenuingimustega <sup>(22)</sup> (välja arvatud EIP):
- a) 2010. aastal sai ADIF seitse laenu: kolm laenu anti fikseeritud intressimääraga 4,036 % kuni 4,580 %; ülejäänud neli laenu anti ujuva intressimääraga, mille arvutamisel võeti aluseks 3–12 kuu Euribor, millele lisandus marginaal 100–170 baaspunkti sõltuvalt laenuperioodi pikkusest;
- b) 2011. aastal sai ADIF 11 laenu ujuva intressimääraga, mille arvutamisel võeti aluseks 3–6 kuu Euribor, millele lisandus marginaal 210–250 baaspunkti sõltuvalt laenuperioodi pikkusest. Näiteks 8. aprillil 2011 sai ADIF laenu summas 75 miljonit eurot seitsmeaastaseks perioodiks ujuva intressimääraga, mille arvutamisel võeti aluseks kuue kuu Euribor, millele lisandus marginaal 230 baaspunkti (kolmeaastase tähtajapikendusega ja kaks korda aastas tehtavate tagasimaksetega);

<sup>(20)</sup> Täpne summa on 358 552 309,00 eurot, ümardatult 358,6 miljonit eurot; vt ministrite kabineti 28. juuni 2013. aasta otsus. [http://prensa.adif.es/ade/u08/GAP/Prensa.nsf/0/80A8FA05AE117307C1257B9B00284BC1/\\$file/130628%20Anillo%20Ferroviario%20Antequera%20Consejo%20Ministros.pdf?OpenElement](http://prensa.adif.es/ade/u08/GAP/Prensa.nsf/0/80A8FA05AE117307C1257B9B00284BC1/$file/130628%20Anillo%20Ferroviario%20Antequera%20Consejo%20Ministros.pdf?OpenElement)

<sup>(21)</sup> Allikas: teavituskirja (september 2013) lk 85, mida täiendavad 2. juuli 2015. aasta e-kiri ja 13. novembri 2015. aasta vastus. Toetuse (määratletud kui „toetuse ettemakse“) ja laenude vormis rahastamise struktuur pärineb 2010. aastal sõlmitud kokkuleppest, kuid eelarvet on pärast 28. juuni 2013. aasta otsust muudetud.

<sup>(22)</sup> Nad loetlesid kõik ADIFi ja ADIF Alta Velocidadile võetud laenud, kuid alates 1. jaanuarist 2013, mil ADIF jagunes ADIFiks ja ADIF Alta Velocidadiks, jäid ringraudteega seotud varad ADIFile.

- c) komisjon märgib, et ADIFile antud laenude suhtes kohaldatud baaspunktide marginaal kasvas 2013. ja 2014. aastal kuni 450 baaspunktini <sup>(23)</sup>.

### 2.3.3. ADIFile juba välja makstud vahendid

- (43) Hispaania ametiasutused teatasid ka, et 2015. aasta novembriks oli ADIF „toetuse ettemaksete“ ja laenude näol saanud netosummana kokku 139,9 miljonit eurot. Allolevates tabelites 3, 4 ja 5 kirjeldatakse üksikasjalikult ADIFi rahastamist alates 2011. aasta jaanuarist.

Tabel 3

### ADIFile makstud summade ajakohastatud andmed 2015. aasta novembri seisuga

(miljonit eurot)

	INNVENTA	INNPLANTA 2010	INNPLANTA 2011	KOKKU (neto)
Toetuse ettemaksed	130,0	3,9	1,25	135,2
Laenud	—	1,7	3,0	4,7
<b>KOKKU</b>	<b>130,0</b>	<b>5,6</b>	<b>4,2</b>	<b>139,9</b>

Allikas: Hispaania ametiasutused

Tabel 4

### Üksikasjalikud andmed toetuste osamaksete kohta

TOETUSE ETTEMAKSED				
	Kuupäev	Tegevus		Summa (eurodes)
Convenio Innventa				
(1)	17.1.2011			30 000 000
(2)	17.1.2012			100 000 000
			<b>Innventa kokku (1 + 2)</b>	<b>130 000 000</b>
Programa Innplanta 2010				
(3)	17.1.2011	Tegevus 2		3 023 790
(4)	11.1.2012	Tegevus 2		966 210
(5)	28.2.2013	Tegevus 2	tagasimakse	– 25 084
			<b>Innplanta 2010 kokku (3 + 4 + 5)</b>	<b>3 964 916</b>

<sup>(23)</sup> 2012. aastal oli fikseeritud intressimäär 4,884 % ja ujuva intressimäära arvutamisel võeti aluseks 3–6 kuu Euribor, millele lisandus marginaal 275–400 baaspunkti sõltuvalt laenuperioodi pikkusest. 2013. aastal oli fikseeritud intressimäär 6,28 % ja ujuva intressimäära arvutamisel võeti aluseks 6 kuu Euribor, millele lisandus marginaal 400–450 baaspunkti sõltuvalt laenusumma suuruselt.



TOETUSE ETTEMAKSED				
	Kuupäev	Tegevus		Summa (eurodes)
Programma Innplanta 2011				
(6)	2.5.2012	Tegevus 16		161 000
(7)	13.2.2013	Tegevus 16		857 500
(8)	10.1.2014	Tegevus 16		857 500
(9)	16.7.2014	Tegevus 16	tagasimakse	- 627 591
			<b>Innplanta 2011 kokku (6 + 7 + 8 + 9)</b>	<b>1 248 409</b>
(10)	<b>Kõigi programmide alusel kokku välja makstud (1 + 2 + 3 + 4 + 6 + 7 + 8)</b>			<b>135 866 000</b>
(11)	<b>Kõigi programmide alusel kokku tagasi makstud (5 + 9)</b>			<b>- 652 675</b>
			<b>Kõigi programmide alusel jääk kokku (neto) (10 + 11)</b>	<b>135 213 325,00</b>

Allikas: Hispaania ametiasutused

Tabel 5

**Üksikasjalikud andmed laenude osamaksete kohta koos intressimääradega**

LAENUD				
	Kuupäev	Tegevus	Intressimäär (%)	Summa (eurodes)
Convenio Innventa				
			<b>Kokku</b>	<b>00</b>
Programa Innplanta 2010				
(1)	17.1.2011	Tegevus 2	1,17	1 295 910
(2)	11.1.2012	Tegevus 2	1,17	414 090
(3)	28.2.2013	Tegevus 2	1,17	tagasimakse - 10 750
			<b>Innplanta 2010 kokku (1 + 2 + 3)</b>	<b>1 699 250</b>

LAENUD					
	Kuupäev	Tegevus	Intressimäär (%)		Summa (eurodes)
Programma Innplanta 2011					
(4)	2.5.2012	Tegevus 13	3,06		236 000
(5)	13.2.2013	Tegevus 13	3,06		5 087 000
(6)	27.11.2013	Tegevus 13	3,06	tagasimakse	- 2 839 388
(7)	2.5.2012	Tegevus 16	3,06		69 000
(8)	13.2.2013	Tegevus 16	3,06		367 500
(9)	10.1.2014	Tegevus 16	3,06		367 500
(10)	16.7.2014	Tegevus 16	3,06	tagasimakse	- 268 467
				<b>Innplanta 2011 kokku (4 + 5 + 6 + 7 + 8 + 9 + 10)</b>	<b>3 019 145</b>
(11)	<b>Kõigi programmide alusel kokku välja makstud (1 + 2 + 4 + 5 + 7 + 8 + 9)</b>				<b>7 837 000</b>
(12)	<b>Kõigi programmide alusel kokku tagasi makstud (3 + 6 + 10)</b>				<b>- 3 118 605</b>
<b>Kõigi programmide alusel jääk kokku (neto) (11 + 12)</b>					<b>4 718 395</b>

Allikas: Hispaania ametiasutused

- (44) Hispaania riik on ADIFile kokku <sup>(24)</sup> välja maksnud 143 703 000 eurot, sealhulgas 135 866 000 eurot toetustena ja 7 837 000 laenudena. Komisjon märgib, et Hispaania ametiasutuste esitatud teabe kohaselt maksis ADIF aastatel 2011–2014 toetustest tagasi 652 675 eurot ja laenudest 3 118 605 eurot. Hispaania ametiasutuste sõnul on veel tagastamata kokku 139 931 720 eurot (neto), sealhulgas 135 213 325 toetustest ja 4 718 395 laenudest. Hispaania ametiasutused märkisid, et sellest summast on ADIF juba kulutanud 20,46 miljonit eurot <sup>(25)</sup>.
- (45) Ametliku uurimismenetluse käigus kinnitasid Hispaania ametiasutused, et juba kulutatud 20,46 miljonit eurot maksti välja eespool nimetatud programmide alusel (INNVENTA 2010, INNPLANTA 2010 ja 2011) ning et ADIFi majandustegevusest teenitud vahendite arvelt ei ole kulusid kaetud. Lisaks esitasid nad nimekirja sõlmitud lepingutest ja tehtud töödest (vt põhjendust 33 eespool, kus viidatakse tehtud töödele). Lepingud liigitati vastavalt iga lepingu esemele ja projekti osale, millega seoses leping sõlmiti. ADIF kulutas 6,54 miljonit eurot katseraudteedega seotud uuringutele ja eeltöödele ning 13,92 miljonit eurot CISFi ehitamisele ja varustamisele.

<sup>(24)</sup> Summast 139 931 720 on laenude ja toetuste osaline tagasimaksmine juba maha arvatud.

<sup>(25)</sup> 20. mai 2014. aasta vastuse II lisas mainitakse summat 19,8 miljonit eurot, mis on seotud „projekti rakendamata jätmise negatiivsete tagajärgedega“ (lk 10). Hispaania ametiasutuste 28. septembri 2015. aasta vastuses suurendati seda summat 20,46 miljonile eurole.

### 3. AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMISE OTSUS

(46) Komisjon väljendas menetluse algatamise otsuses kahtlusi alljärgneva suhtes.

a) Abi väidetav puudumine:

- ADIFI tasandil. Sellega seoses märkis komisjon, et ADIF on riigi osalusega äriühing, mis viib ellu nii majandustegevust kui ka mittemajanduslikku tegevust ning mida majandus- ja konkurentsivõime ministeeriumi kaudu rahastab riik (riigi ressursid). Kuna ADIFile antakse toetust majandustegevuseks (ruumide rentimine kolmandatele isikutele, vt põhjendus 19 eespool) ja kuna ADIF on määratud taristu omanikuks väljaspool igasugust hankeprotsessi, näib meetme näol olevat tegemist ADIFile antud riigiabi aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses;
- eriotstarbelise majandusüksuse tasandil. Riigiabi puudumist võiks eeldada, kui hankemenetluse tulemusena valitakse välja majanduslikult kõige soodsam pakkumine, mis vastab kontsessiooni väärtusele, kuid 2013. aasta juulis algatatud hankemenetlus tunnistati 2013. aasta oktoobris kehtetuks ja edaspidi ühtki konkurentsipõhist valikuprotsessi ei algatatud. Seetõttu väljendati menetluse algatamise otsuses kahtlust, et sellel tasandil võib tegemist olla abiga <sup>(26)</sup>;
- CEATFi keskuse kasutajate tasandil. Kuiigi taristu oleks avatud kõigile võimalikele kasutajatele, sundis elujõulise äriplaani puudumine komisjoni kahtlema, kas kavandatud kasutustasud tegelikult kajastaksid turuhindu.

b) Abi seaduslikkus:

- komisjon märkis menetluse algatamise otsuse kuupäeval kättesaadava teabe põhjal, et 19,8 miljonit eurot kulutati enne meetmest komisjonile teatamist, ja tundis huvi, kas enne kõnealusest meetmest teatamist tehtud töö jaoks kasutatud ressursid olid erasektori või avaliku sektori ressursid.

c) Kõnealuse rahastamise kokkusobivus komisjoni teadus- ja arendustegevuseks ning innovatsiooniks antava riigiabi raamistikuga (edaspidi „TAI raamistik“) <sup>(27)</sup>:

- komisjon väljendas kahtlusi seoses projekti panusega täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamise, projekti vajalikkuse ja asjakohasusega ning abi ergutava mõju ja proportsionaalsusega. Lisaks märkis komisjon, et välistada ei saa konkurentsi ja kaubanduse põhjendamatut kahjustamist.

### 4. HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED

(47) Nagu mainiti põhjenduses 5 eespool, esitasid ametliku uurimismenetluse käigus oma märkused kümme raudteesektoris tegutsevat äriühingut.

(48) Esiteks, enamik vastajaid pidas küsitavaks, kas nii suure kiiruse jaoks (üle 385 km/h) ette nähtud katsekeskuse järele on üldse nõudlust, arvestades, et Euroopa kiirraudteesektoris piirdatakse praegu kiirusega 320/350 km/h <sup>(28)</sup>. Ühe raudtee-ettevõtja sõnul esindab kiirus 300 km/h turul tõhusa tegutsemise mõttes optimaalset tasakaalu elektritarbimise ja sõiduaja vahel.

(49) Kaks äriühingut märkisid, et tehnilisest seisukohast on kiirraudteed ballastalusel paiknevad rööbasteed, mis võimaldavad veeremil liikuda kiirusega kuni 350 km/h. Äriotstarbelistel vedudel kasutatavate kiiruste märkimisväärne suurendamine eeldaks taristu muutmist ja olemasolevate rööbasteede asendamist betoonplaatidega, millega kaasneksid äärmiselt kõrged investeeringu- ja käitamiskulud. Kuna äriotstarbeliste raudteede eksploatatsiooni- ja hoolduskulud kasvavad koos kiiruse kasvuga, muudaksid kaasnevad piletihinnad tegevuse lennutranspordiga võrreldes konkurentsivõimetuks.

<sup>(26)</sup> Vt menetluse algatamise otsuse põhjendus 43.

<sup>(27)</sup> ELT C 198, 27.6.2014, lk 1.

<sup>(28)</sup> Kui äriotstarbeliste vedude puhul soovitaks sõita kiirusega kuni 350 km/h, tuleks katseid teha maksimaalse kiirusega 385 km/h.

- (50) Teiseks, seoses katsetamise kui niisugusega rõhutas üks veeremitootja, et kuigi selline keskus võimaldaks kiirraudtee veeremiseadmete, taristu ja pealisehitise tipptasemel katsetamist, valideerimist ja heakskiitmist, oleks mõningaid konkreetseid katseid parem teha otse äriotstarbel kasutatavatel raudteedel, st tegelikul taristul. Üks teine veeremitootja märkis veel, et toodetavaid ronge tuleks täiendavalt katsetada sihtriigi tavaraudteevõrgus. Need märkused osutavad nõudluse puudumisele.
- (51) Üks äriühing, mis pakub katsetamiskeskonda, märgib lisaks, et praegu on nüüdisaegsete IKT-platvormide abil juba võimalik teha virtuaalseid katseid, mis võiksid olla edaspidise suurtel kiirustel katsetamise kulutõhus lahendus, võimaldades vältida füüsiliste katserajatiste käitamise- ja hoolduskulusid ning seeläbi tuntavalt vähendada raudtee-ettevõtjate teadus- ja arendustegevuse eelarveid.
- (52) Kolmandaks, vaid üks äriühing, mis samuti tegeleb materjalide katsetamisega, teatas, et CEATF pakuks võimalust viia ellu uusi arendusprojekte. Kaks äriühingut märkisid, et nemad kasutaksid katserajatist, kui see ehitataks.
- (53) Üks neist kahest äriühingust märkis, et kohalik katsekeskus annaks konkurentsieelise Hispaania veeremitootjatele, kes tegutsevad Hispaania territooriumil.
- (54) Neljandaks, seoses katsekeskuse ehitamise ja käitamisega rõhutasid mõned huvitatud isikud, et niisuguse projekti elluviimiseks oleks vaja investeerimist toetavat selget ja kindlat ärimudelit. Paljudes vastustes rõhutati ka, et kui katsekeskus ehitatakse ja võetakse kasutusele, tuleb sellele tagada avatud ja mittediskrimineeriv juurdepääs turutingimustel.
- (55) Lisaks kommenteeris mitu kolmandat isikut CEATFi rajatise geograafilist asukohta. Nad rõhutasid, et Lõuna-Hispaania asub enamiku Euroopa raudtee-ettevõtjate ja veeremitootjate jaoks kaugel. Sellise asukohaga kaasnevad märkimisväärsed riskid ja kulud, sest prototüüprongide transport on väga kulukas, mis paratamatult annab eelise Hispaania veeremitootjatele.

## 5. HISPAANIA MÄRKUSED

### 5.1. Abi olemasolu

- (56) Hispaania ametiasutused osaliselt muutsid oma seisukohta abi olemasolu kohta, eriti seoses konkurentsi võimaliku kahjustamisega tulenevalt abist. Nende sõnul võib eristada kolme liiki kiiruskatseid, mille puhul CEATFi projekt kas konkureeriks või ei konkureeriks teiste Euroopa Liidus asuvate rajatistega:
- a) katsed kiirustel alla 210 km/h: Hispaania ametiasutused kinnitasid, et need CEATFis tehtavad katsed võivad konkureerida teistes Euroopa rajatistes tehtavate katsetega. Samas märkisid nad, et CEATFi keskusel ei oleks nende katsete puhul mingit eelist, kuna ekspluatatsiooni- ja hoolduskulud oleksid Antequeras liiga kõrged võrreldes teiste sellisteks kiirusteks kavandatud keskustega;
- b) katsed kiirustel 210–385 km/h: Hispaania ametiasutused tunnistasid, et selles segmendis võib tekkida konkurents CEATFis tehtavate katsete ja olemasolevatel äriotstarbelistel raudteedel tehtavate katsete vahel. Samas märkisid Hispaania ametiasutused, et need katsed moodustavad üksnes väikese osa raudtee taristu ja pealisehitise, veeremi ja nende koostoime katsetamisest. Seetõttu piirduvad need katsed teatavate veeremiliikidega, mida katsetatakse nn klassikalistel kasutustingimustel. Sarnaselt eespool tooduga kinnitasid Hispaania ametiasutused lisaks, et nende katsete kulud oleksid CEATFi rajatise konkurentsivõime seisukohalt liiga suured;
- c) katsed kiirustel üle 385 km/h: Hispaania ametiasutused väidavad, et sellistel kiirustel katsetamisele ei ole turgu, mistõttu kiirusega üle 385 km/h tehtavate katsete jaoks rajatise ehitamisele vastavat rahastamise osa ei tuleks pidada abiks.

- (57) Hispaania ametiasutused rõhutasid, et eri kiirusega katsete eristamist tuleb pidada teoreetiliseks, sest praktikas oleks võimalus teha katseid kiirusega alla 210 km/h või vahemikus 210–385 km/h CEATFi suurte hooldus- ja käitamiskulude tõttu piiratud.
- (58) Kokkuvõttes, olles osaliselt muutnud oma esialgset seisukohta abi olemasolu kohta, leiab Hispaania, et riigiabiiks tuleks pidada ja TAI raamistiku alusel hinnata ainult seda osa CEATFi elementide ehitamise rahastamisest, mis võimaldab teha katseid kiirustel alla 385 km/h. Oma 2. juuli 2015. aasta vastuses esitasid Hispaania ametiasutused hinnangu ja teatasid, et vastavad kulud moodustavad 25,1 % projekti kuludest ning nende suurus on 90,2 miljonit eurot, millele lisandub käibemaks. Seetõttu leidsid nad, et seda osa CEATFi rajatistest, mis on ette nähtud katsetele kiirustel üle 385 km/h ja mille maksumus on 240,6 miljonit eurot, ei tuleks pidada abiks <sup>(29)</sup>.

## 5.2. Kokkusobivus siseturuga

- (59) Hispaania ametiasutused kordavad oma märkustes seisukohta riigiabi siseturuga kokkusobivuse kohta:
- a) CEATF aitaks kaasa ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisele, kuna suurendaks teadus- ja arendustegevusse ning innovatsiooni tehtavaid investeeringuid ja oleks seega kooskõlas Hispaania aruka majanduskasvu rakenduskavaga, mis võeti vastu 2015. aasta veebruaris <sup>(30)</sup> ja mille üks eesmärk on uuendada teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooni taristut, et tugevdada Hispaania innovatsioonivõimet. Hispaania ametiasutuste sõnul on Hispaanias Euroopa kõige ulatuslikum kiirraudteevõrk ja selline katsekeskus viiks kindlasti uute tehnoloogiliste läbimurreteni.
- b) Hispaania ametiasutused põhjendavad selle projekti puhul riigiabi andmise vajadust tehniliste katsete multidistsiplinaarse iseloomuga. Nende arvates tuleneb kõnealuste katsetega seotud äriühingute tegevusvaldkondade mitmekesisusest (näiteks ehitustööd, side, signalisatsioon, vedamine, veerem), et ükski äriühing ei saavutaks kriitilist massi ega omaks piisavalt rahalisi vahendeid investeeringu tegemiseks, mis oleks võrreldav CEATFi rajamiseks vajaliku investeeringuga ning mis võiks meelitada ligi ja koondada teisi äriühinguid. Seoses projekti rahastamisega ning turutõrkega puuduliku ja moondu teabe kujul kinnitasid Hispaania ametiasutused, et CEATFi ehitamiseks ei saa kasutada ühtki muud rahastamisallikat peale riikliku rahastamise, „arvestades ADIFI tehtud tasuvusuuringuid“.
- c) Eeltooduga seoses kinnitasid Hispaania ametiasutused, et abimeede on asjakohane, kuna ühtegi teist sobivat abimeedet peale riikliku rahastamise ei ole. Selle põhjuseks on asjaolu, et projekti rahavood kataksid vaid 8,13 % investeeringust (rahastamispuudujääk oleks 91,87 %). See olukord rahavoogudega selgitab ka eriotstarbelise majandusüksuse valimiseks korraldatud esimese hankemenetluse ebaõnnestumist: äriühingud pidasid rahavoogu esialgse investeeringu katmiseks ebapiisavaks.
- d) Hispaania ametiasutuste väitel on abil ergutav mõju. Hispaania ametiasutused rõhutasid, et kui projekti majanduslik analüüs osutab negatiivsele nüüdispuhasväärtusele summas – 362,5 miljonit eurot, siis sotsiaal-majanduslikust seisukohast oleks projektil positiivne nüüdispuhasväärtus summas 17,3 miljonit eurot (arvestades töökohti ja muud tegevust, mida CEATFi loomine piirkonnas tekitab).
- e) Hispaania ametiasutused märkisid, et riigiabi summa ja projektile kohaldatava abi ülemmäär arvutamisel tuleks arvesse võtta vaid seda osa investeeringust, mis vastab projekti osale, mis võiks tegelikult konkureerida teiste rajatistega (nende arvates siis 90,2 miljonit eurot). Nagu mainiti eespool põhjenduses 58, leiavad Hispaania ametiasutused, et see osa moodustab 25,1 % koguinvesteeringust. Kuna TAI raamistiku punkti 89 kohaselt on majandustegevust ellu viivale teadusuuringute taristule antava abi lubatud ülemmäär 60 %, siis peaks ADIF Hispaania ametiasutuste arvates tegema vaid 10 % investeeringust ( $0,4 \times 25,1 \% = 10 \%$ ). Sellele vaatamata märgivad nad, et makstes otseselt 39,2 miljonit eurot (laenu kaudu, mis anti intressimääraga 1,17 %), rahastaks ADIF projekti suuremas ulatuses ehk 20 % ulatuses sellest osast, mida ei kata projektist teenitud tulud. Lisaks tagatakse Hispaania ametiasutuste väitel hanke- ja lepingu sõlmimise menetlustega, et abi piirdub miinimumiga. Seega leiavad nad, et abi on proportsionaalne ja piirdub minimaalselt vajalikuga.

<sup>(29)</sup> Kuna Hispaania ametiasutused möönavad lisakulude olemasolu, mis on CEATFi mõlemale osale ühised ning mida ei saa täpselt eristada ja eri osadele jaotada, siis ei tuleks nimetatud summasid pidada täpselt kulude jaotuseks.

<sup>(30)</sup> [https://ec.europa.eu/commission/2014-2019/cretu/announcements/new-eu-regional-funds-programme-will-transform-spain-smarter-and-more-competitive-economy\\_en](https://ec.europa.eu/commission/2014-2019/cretu/announcements/new-eu-regional-funds-programme-will-transform-spain-smarter-and-more-competitive-economy_en)

- f) Hispaania ametiasutuste väitel väldib konkurentsi ja kaubanduse põhjendamatu kahjustamist CEATFi suhteliselt ebasoodne konkurentsiolekord, mille põhjuseks on suured käitamis- ja hoolduskulud kiirusega alla 210 km/h tehtavate katsete puhul. Kuna kiirraudteeliini ekspluatatsiooni- ja hoolduskulud on tavalise kasutatava raudteeliiniga võrreldes kolm korda suuremad, siis faktiliselt jääks CEATF selliste katsete puhul turult välja.
- g) Hispaania tagab, et abi vastab kõigile läbipaistvuse nõuetele, mis on sätestatud kohaldatavates ELi õigusaktides.
- (60) Nagu on mainitud eespool põhjenduses 6, saadeti kolmandatelt isikutelt saadud märkused 24. septembril 2015 Hispaania ametiasutustele. Hispaania ametiasutused märkisid oma 14. oktoobri 2015. aasta vastuses, et CEATFi keskuse tulevase kasutuse puhul olid need märkused oma olemuselt väga üldised ja põhinesid iga äriühingu arusaamal raudteega seotud katsete turu edasisest arengust.

## 6. ABI HINDAMINE

### 6.1. Abi olemasolu

- (61) Aluslepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt „on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatavaid ettevõtjaid või teatavate kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust“.
- (62) Komisjon hindab, kas ADIFile 27. detsembri 2010. aasta kokkuleppe alusel võimaldatud rahaliste vahendite ja ministrite kabineti 28. juuni 2013. aasta otsuse alusel võimaldatud rahaliste vahendite kogusumma näol on tegemist abiga.
- 6.1.1. *Majandustegevus*
- (63) Euroopa Kohus on korduvalt määratlenud ettevõtjat kui majandustegevusega tegelevat üksust, olenemata tema õiguslikust seisundist ja rahastamisviisist <sup>(31)</sup>. Seega sõltub konkreetse üksuse liigitamine ettevõtjaks täielikult tema tegevuse laadist.
- (64) Üldkohus kinnitas 1999. aastal, et taristu pakkumine üksuse poolt, mis vastutab selle taristu haldamise eest, võib kujutada endast majandustegevust <sup>(32)</sup>. Seega on selge, et äriotstarbel eksploateeritava taristu ehitamine on majandustegevus <sup>(33)</sup>.
- (65) Käesoleval juhul on CEATFi ehitamine otseselt seotud selle eksploateerimisega ja Hispaania ametiasutused on kinnitanud, et CEATFis kavandatav katsetamine on majanduslikku laadi tegevus. See tegevus hõlmab tõepoolest turul pakutavaid teenuseid.
- (66) Komisjon leiab seetõttu, et CEATFi ehitamise ja eksploateerimise näol on tegemist majandustegevusega.

### 6.1.2. Riigi ressurssid

- (67) Projekti rahastatakse toetuse ettemaksete ja laenudega majandus- ja konkurentsivõime ministeeriumilt. Need on riigi ressurssid.

<sup>(31)</sup> Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 12. september 2000, *Pavlov jt*, liidetud kohtuasjad C-180/98 kuni C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, punkt 74; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 10. jaanuar 2006, *Cassa di Risparmio di Firenze jt*, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, punkt 107.

<sup>(32)</sup> Kohtuotsus, üldkohus, 12. detsember 2000, *Aéroports de Paris vs. komisjon*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, mida kinnitati apellatsioonistmes Euroopa Kohtu otsusega, 24. oktoober 2002, *Aéroports de Paris vs. komisjon*, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617, punktid 75–80.

<sup>(33)</sup> Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 19. detsember 2012, *Mitteldeutsche Flughafen ja Flughafen Leipzig-Halle vs. komisjon*, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, punktid 43 ja 44, ja kohtuotsus, Euroopa Kohus, 14. jaanuar 2015, *Eventech*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, punkt 42.

### 6.1.3. Valikuline majanduslik eelis

#### 6.1.3.1. ADIFi eelistamine

- (68) Kõnealust meetet pakutakse ainult ühele ettevõtjale, ADIFile, <sup>(34)</sup> ja seega on meede valikuline.
- (69) CEATFi rahastamise toetuse ettemaksete ja laenudega panustamisega annab see meede ADIFile eelise.
- (70) Esiteks on toetuse ettemaksete näol tegemist riigi ressursside otsese ülekandmisega ADIFile ja see annab viimasele selgelt majandusliku eelise.
- (71) Teiseks, seoses ADIFile antud laenudega tuleb kindlaks teha, kas intressimäär vastab turuintressimäärale.
- (72) Komisjoni teatises viite- ja diskontomäärade kindlaksmääramise meetodi läbivaatamise kohta <sup>(35)</sup> (edaspidi „2008. aasta teatis“) on esitatud laenudele kohaldatavate turumäärade indikaator. Oma 2015. aasta novembri vastuses märkisid Hispaania ametiasutused, et olid seda meetodikat järginud ja lisanud Hispaania puhul kohaldatavale määrale marginaalina 100 punkti. Seejärel hindasid nad turuintressimäära ja programmi alusel kohaldatud intressimäära vahe tulemusena säästetud intressi, võttes arvesse iga laenu eritingimusi (tagasimaksegraafik, laenuperiood ja ajapikendus). Nad jõudsid järeldusele, et kohaldatav turuintressimäär on programmi Innplanta 2010 alusel tehtud osamaksete puhul kohaldatud määradest kõrgem, ent programmi Innplanta 2011 alusel tehtud osamaksete puhul kohaldatud määradest (3,06 %) <sup>(36)</sup> madalam.
- (73) 2008. aasta teatise kohaselt arvatud määradele lisatavad marginaalid sõltuvad äriühingu krediitireitingust ja pakutavast tagatisest. Sellega seoses märgib komisjon, et ADIFi krediitireiting on lahutamatu seotud Hispaania riigi krediitireitinguga <sup>(37)</sup>. Lisaks märgib komisjon, et Hispaania ametiasutused ei esitanud konkreetseid andmeid eri programmide alusel saadud laenudega seoses pakutud tagatiste kohta. Allpool esitatud tabelist 6 ilmneb, et 2012. aasta esimesel poolel langetati ADIFi krediitireitingut tasemelt „A“ tasemele „B“. Hispaania ametiasutused kohaldasid kõigi ADIFile antud laenude puhul marginaalina 100 baaspunkti. Tuleb märkida, et „A“ reitinguga äriühingu puhul tähendab selline marginaal väikest tagatist. Seevastu „B“ reitinguga äriühingu puhul tähendab marginaal 100 baaspunkti, et pakutud tagatis on tavapärase suurusega (mitte väike).
- (74) Ametliku menetluse käigus palus komisjon Hispaania ametiasutustel esitada andmed laenude kohta, mida ADIF sai turult ajavahemikul 20. juulist 2010 kuni 20. juulini 2015 (välja arvatud EIP). Hispaania ametiasutused esitasid loetelu ADIFile/ADIF Alta Velocidadile viimase viie aasta jooksul antud kommerts-laenudest koos laenuitingimustega <sup>(38)</sup> (välja arvatud EIP) <sup>(39)</sup>.
- (75) Need turult saadud laenud annavad piisavalt teavet, et määrata kindlaks asjakohane turuintressimäär ajavahemiku 2011–2014 iga aasta kohta.

<sup>(34)</sup> ADIFit kui majandustegevuseks kavandatud taristu omanikku käsitatakse riigiabi hindamise mõistes ettevõtjana. Hispaania ametiasutused seda käsitust ametliku uurimismenetluse käigus ei vaidlustanud.

<sup>(35)</sup> ELT C 14, 19.1.2008, lk 6.

<sup>(36)</sup> Baasmäär, millele 2008. aasta teatise kohaselt miinimummarginaalina lisatakse 100 baaspunkti, oli 2011. aasta jaanuaris 2,49 %, 2012. aasta jaanuaris 3,07 %, 2012. aasta mais 2,67 %, 2013. aasta veebruaris 1,66 % ja 2014. aasta jaanuaris 1,53 %.

<sup>(37)</sup> <https://www.moodys.com/credit-ratings/Administrador-de-Infraestruct-Ferrovias-credit-rating-3010>. ADIFi krediitireiting on fikseeritud ja seotud Hispaania riigireitinguga.

<sup>(38)</sup> Nad loetlesid kõik ADIFi ja ADIF Alta Velocidadi võetud laenud, kuid alates 1. jaanuarist 2013, mil ADIF jagunes ADIFiks ja ADIF Alta Velocidadiks, jäid ringraudteega seotud varad ADIFile. Nad esitasid järgmised andmed: laenu väljamaksmise kuupäev, laenuperioodi lõppkuupäev, pank, rahastatav projekt, summa, tagasimaksetele kohaldatav intressimäär ja ajapikendus.

<sup>(39)</sup> Vt põhjendus 42 eespool.

Tabel 6

## ADIFile antud laenude suhtes kohaldatavate turuintressimäärade arvutamise üksikasjad

Väljamakse kuupäev	ADIFile antud laenude intressimäärad (%)	ADIFi krediidi-reiting	2008. aasta teatis		Hispaania ametiasutuste ettepanek turuintressimäärade arvutamise kohta (%)	ADIFi võetud kommerts-laenud	Turuintressimäära arvutus vastavalt kommerts-laenude tingimustele (%)
			Baasmäär (%)	Tavalise ja väikese tagatise korral lisatavad baaspunktid			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
17.1.2011	1,17	Aa1	1,49	75–100	2,49	2011. a: 6 kuu Euribor (3.1.2011) + 227 baaspunkti (keskmine)	1,224 + 2,27 = 3,494
11.1.2012	1,17	Aa2	2,07	75–100	3,07	2012. a: 6 kuu Euribor (2.1.2012) + 352 baaspunkti (keskmine)	1,606 + 3,52 = 5,126
2.5.2012	3,06	Baa1	1,67	100–220	2,67	– (2.5.2012)	0,992 + 3,52 = 4,512
13.2.2013	1,17/3,06	Ba1	0,66	100–220	1,66	2013. a: 6 kuu Euribor (1.2.2013) + 425 baaspunkti (keskmine)	0,38 + 4,25 = 4,63
10.1.2014	3,06	Ba1	0,53	100–220	1,53	2014. a: 6 kuu Euribor (2.1.2014) + 215 baaspunkti (keskmine)	0,387 + 2,15 = 2,537

(76) Tabelist 6 ilmneb, et turuintressimäärad, mis põhinevad ADIFi võetud kommerts-laenudel (kõige parempoolsem veerg), on järjepidevalt kõrgemad Hispaania ametiasutuste väljapakutud intressimääradest. Kuna 2008. aasta teatises on esitatud vaid turuintressimäärade indikaator ja Hispaania ametiasutused ei esitanud mingeid tõendeid, mis toetaksid järeldust olemasoleva tagatise suuruse kohta, ning toimikus olevatest ja üksikest toetatavatest tõenditest ilmneb, et turul maksis ADIF intresse oluliselt kõrgemate määrade alusel, leiab komisjon, et see viimane tegur on sobiv alus, mille põhjal otsustada, kas projektiga seotud laenud annavad ADIFile eelise.

(77) Tabelist 6 võib järeldada, et ADIFile projektiga seoses antud laenude intressimäärad on madalamad kui asjakohased turuintressimäärad, mis arvutati ADIFi võetud kommerts-laenude tingimuste alusel, välja arvatud 2014. aastal antud laenude puhul. Seega annavad ADIFile aastatel 2011–2013 kogusummas 7 469 500 eurot antud laenude tingimused ADIFile eelise aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.



### 6.1.3.2. Eriotstarbelise majandusüksuse ja CEATFi tulevaste kasutajate eelistamine

- (78) Menetluse algatamise otsuses<sup>(40)</sup> selgitas komisjon, et riigiabi puudumist võib eeldada ainult siis, kui hankemenetluse tulemusena valitakse välja majanduslikult kõige soodsam pakkumine, mis vastab kontsessiooni turuväärtusele, ja kui asjaomane liikmesriik tagab, et kontsessioonitasud on kooskõlas turuhindadega, tehes diskonteeritud rahavoogude analüüsi ja võrdluse mujal samasuguste teenuste eest makstavate tasudega<sup>(41)</sup>. Komisjon märkis, et kuigi Hispaania määras eelnevalt kindlaks tasude struktuuri teatavad põhikomponendid, ei ole see iseenesest piisav selleks, et mitte seada protsessi avatud ja mittediskrimineerivat iseloomu kahtluse alla.
- (79) Komisjon hindas ka kaudse eelise olemasolu taristu kasutajate tasandil.
- (80) Kuna esimese hankemenetluse ebaõnnestumise tõttu eriotstarbelist majandusüksust välja ei valitud ja miski ei viita teise hankemenetluse algatamisele, ei ole võimalik teha lõplikke järeldusi eriotstarbelise majandusüksuse eelistamise kohta. Samuti ei saa teha kindlaid järeldusi abi olemasolu kohta kasutajate tasandil.

### 6.1.4. Konkurentsi kahjustamine ja mõju kaubandusele

- (81) Kui liikmesriigi antud abi tugevdab ettevõtja positsiooni võrreldes teiste ettevõtjatega, kes konkureerivad liidusiseses kaubanduses, tuleb järeldada, et abi mõjutab viimati nimetatuid<sup>(42)</sup>.
- (82) On selge, et ADIFile antud eelised tugevdavad selle ettevõtja positsiooni võrreldes teiste ettevõtjatega, kes Euroopa Liidu siseturul konkureerivad.
- (83) Nagu on märgitud eespool punktis 5.1, tunnistavad Hispaania ametiasutused, et CEATF võib konkureerida teiste Euroopa rajatistega kiirustel alla 210 km/h tehtavate katsete puhul ja liiklusele avatud olemasolevate raudteeliinidega kiirustel vahemikus 210–385 km/h tehtavate katsete puhul. Seetõttu leiavad Hispaania ametiasutused nüüd, et riigiabiks tuleks pidada ja TAI raamistiku alusel hinnata ainult seda osa CEATFi osade ehitamise rahastamisest, mis võimaldab teha katseid kiirustel alla 385 km/h. Sellega seoses väidavad nad lisaks, et nimetatud tegevuse riiklik rahastamine piirdub 90,2 miljoni euroga.
- (84) CEATF konkureeriks teiste Euroopa Liidu rajatistega, mis osutavad kiirraudtee katsetamisteenuseid, kuna ta on täiesti võimeline pakkuma kiirustel alla 385 km/h katsete tegemise võimalust. Kuna tõendid näitavad, et nõudlus suurematel kiirustel tehtavate katsete järele on väga väike või puudub sootuks (vt täpsemalt põhjendustes 48–51 eespool), saab CEATFi põhitegevuseks tõenäoliselt katsetamine kiirustel alla 385 km/h.
- (85) Seega kasutatakse ADIFile CEATFi ehitamiseks võimaldatud riigi ressursse toetusena uue konkurenti sisenemiseks turule.
- (86) Arvestades põhjendustes 82–85 esitatud kaalutlusi, tuleb otsustada, et ADIFile antud abi võib kahjustada konkurentsi ja mõjutada kaubandust liikmesriikide vahel.

### 6.1.5. Järeldus abi olemasolu kohta

- (87) Komisjon on seisukohal, et ADIFile 28. juuni 2013. aasta otsuse ja 27. detsembri 2010. aasta kokkuleppe alusel võimaldatud riigi ressursside näol on tegemist riigiabiga aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

<sup>(40)</sup> Vt menetluse algatamise otsuse põhjendused 43 ja 44.

<sup>(41)</sup> 27. märtsi 2014. aasta otsus asjas SA.38302 „Investeeringuteks ettenähtud abi Salerno sadamale“, põhjendus 46.

<sup>(42)</sup> Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 14. jaanuar 2015, *Eventech*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, punkt 66, ja kohtuotsus, Euroopa Kohus, 14. jaanuar 2015, *Libert jt*, C-197/11 ja C-203/11, ECLI:EU:C:2015:288, punkt 77.

## 6.2. Abi seaduslikkus

- (88) Hispaania ametiasutused teatasid meetmest aluslepingu artikli 108 lõike 3 alusel 20. septembril 2013. Nad on ka teatanud, et ringraudteed ei ehitata enne, kui komisjon selle heaks kiidab <sup>(43)</sup>.
- (89) Hispaania andis abi 27. detsembri 2010. aasta kokkuleppe ja ministrite kabineti 28. juuni 2013. aasta otsuse alusel. Osa abist on juba välja makstud, nagu kirjeldati põhjenduses 44 eespool.
- (90) Kuna abi anti enne, kui komisjon selle heaks kiitis, tuleb seda pidada ebaseaduslikuks abiks nõukogu määruse (EL) 2015/1589 artikli 1 punkti f tähenduses <sup>(44)</sup>.

## 6.3. Kokkusobivus siseturuga

- (91) Olles teinud kindlaks, et meetme näol on tegemist riigiabiga aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, tuleb komisjonil nüüd hinnata, kas abi võib pidada siseturuga kokkusobivaks.
- (92) Euroopa Kohus on leidnud, et „kui komisjon otsustab algatada ametliku uurimismenetluse, peavad liikmesriik ning uue abi võimalik saaja esitama komisjonile asjaolud, mis võimaldavad tõendada, et see abi on ühisturuga kokkusobiv“ <sup>(45)</sup>. Nagu on täpsemalt kirjeldatud allpool, ei esitanud Hispaania ametiasutused ega abisaaja ADIF selle kohta veenvaid tõendeid ei teates, sellele järgnenud kirjades, märkustes menetluse algatamise otsuse kohta ega ametliku uurimismenetluse ajal antud vastustes.
- (93) Hispaania ametiasutuste arvates tuleks CEATFi riiklikku rahastamist, niivõrd kui selle näol on tegemist abiga aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, pidada siseturuga kokkusobivaks, pidades silmas rahastamise üldist teadus- ja arendustegevusele ning innovatsioonile suunatud eesmärki ja arvestades TAI raamistiku eeskirju, mida kohaldatakse teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooni taristu suhtes <sup>(46)</sup>.
- (94) Eespool punktis 6.2 tehtud järelduse kohaselt on tegemist ebaseadusliku abiga. TAI raamistiku punktis 126 on sätestatud, et „ebaseaduslikku teadus- ja arendustegevuseks ning innovatsiooniks antavat abi hinnatakse vastavalt abi andmise päeval kehtinud eeskirjadele“.
- (95) Abi andmise ajal kehtis 2006. aasta TAI raamistik <sup>(47)</sup>.
- (96) 2006. aasta TAI raamistik ei sisalda konkreetseid sätteid teadusuuringute taristutele antava abi kohta. Seetõttu leiab komisjon, et abimeedet tuleks hinnata otseselt aluslepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel. Nimetatud sätte kohaselt võib siseturuga kokkusobivaks pidada „abi teatud majandustegevuse või teatud majanduspiirkondade arengu soodustamiseks, kui niisugune abi ei mõjuta ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega“.

<sup>(43)</sup> Hispaania ametiasutuste 6. veebruari 2014. aasta kirjas 7. küsimusele Hispaania rahandus- ja avaliku halduse ministeeriumi antud vastus (lk 13).

<sup>(44)</sup> Nõukogu 13. juuli 2015. aasta määrus (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELTL 248, 24.9.2015, lk 9).

<sup>(45)</sup> Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 16. detsember 2010, *AceaElectrabel Produzione vs. komisjon*, C-480/09 P, ECLI:EU:C:2010:787, punkt 99 ja seal osundatud kohtupraktika.

<sup>(46)</sup> TAI raamistiku punkti 15 alapunkti ff kohaselt „teadusuuringute taristu – ruumid, vahendid ja teenused, mida teadlased kasutavad oma teadusala uurimistööks; see hõlmab järgmist: teadusaparatuur ja uurimistarbed, teadmispõhised ressursid, näiteks kollektiivsed, arhiivid ja struktureeritud teadusala teave, info- ja kommunikatsioonitehnoloogial põhinevad taristud, näiteks võrgud, infotöötlus, tarkvara ja kommunikatsioonivahendid, ning muud teadustegevuse jaoks vajalikud üksused. Sellised teadusuuringute taristud võivad asuda ühes kohas või olla jaotatud (organiseeritud ressursivõrgustik)“.

<sup>(47)</sup> Ühenduse raamistik teadus- ja arendustegevuseks ning innovatsiooniks antava riigiabi kohta (ELT C 323, 30.12.2006, lk 1).

- (97) Selleks et teha kindlaks, kas meede on kooskõlas aluslepingu artikli 107 lõike 3 punktiga c, kaalub komisjon meetme positiivset mõju, mis seisneb panuses täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisse, ning meetme negatiivset mõju kaubandusele ja konkurentsile siseturul. Seejuures lähtub komisjon järgmistest põhimõtetest <sup>(48)</sup>:
- a) meetmega aidatakse kaasa täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisele: riigiabi-meede peab teenima ühist huvi pakkuvat eesmärki kooskõlas aluslepingu artikli 107 lõikega 3;
  - b) vajadus riigi sekkumiseks: riigiabi-meede peab olema suunatud olukorrale, mida abiga saab oluliselt parandada määral, mida turg ise ei suuda: näiteks kui abi võimaldab kõrvaldada turutõrget või lahendada võrdsete võimaluste või ühtekuuluvuse puudumisega seotud probleemi;
  - c) abimeetme asjakohasus: abi-meede peab olema sobiv poliitikavahend ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamiseks;
  - d) ergutav mõju: abi peab muutma asjaomase ettevõtja käitumist nii, et ta hakkab tegelema lisategevusalaga, mida ta ilma abita ei teeks või teeks piiratud või muul viisil või muus kohas;
  - e) abi proportsionaalsus: abi summa ja osakaal peavad piirduma miinimumiga, mis on vajalik selleks, et ajendada asjaomast ettevõtjat tegema lisainvesteeringut või hakkama tegelema lisategevusalaga;
  - f) konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele avalduva põhjendamatult negatiivse mõju vältimine; abi negatiivne mõju peab olema piisavalt väike selleks, et meetme üldine mõju oleks positiivne;
  - g) abi läbipaistvus: liikmesriikidel, komisjonil, ettevõtjatel ja üldsusel peab olema hea juurdepääs kõigile asjaomastele õigusaktidele ja nende alusel antavat abi käsitlevale teabele.

#### 6.3.1. Panus täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisse

- (98) Hispaania ametiasutused rõhutasid oma teates ning vastuses menetluse algatamise otsusele (vt menetluse algatamise otsuse põhjendus 59 ja punkt 5.2 eespool), et projekt aitab suurendada Hispaanias teadus- ja arendustegevusse ning innovatsiooni tehtavaid investeeringuid, mis on Euroopa 2020. aasta strateegia kohaselt üks ühist huvi pakkuvaid eesmärke ja ühtlasi kooskõlas Hispaania aruka majanduskasvu rakenduskavaga, mis võeti vastu 2015. aasta veebruaris. Nende väitel on CEATFi näol tegemist teadusliku ja tehnilise taristuga, mis võimaldab katsetada raudteesektori multidistsiplinaarseid tehnilisi aspekte. Samuti väidavad Hispaania ametiasutused, et CEATFi investimine tugendab majanduslikku arengut Andaluusia piirkonnas, kus on kõrge tööpuuduse määr.
- (99) Esiteks, selliste väidete hindamisel tuleks lähtuda nõudlusest niisuguse uurimisrajatise järele, pidades silmas, millist teadus-, arendus- ja uuendustegevust seal võiks ellu viia.
- (100) Nagu kirjeldati menetluse algatamise otsuse põhjendustes 60–62, pidas komisjon küsitavaks veeremi- ja raudteeseadmete tootjate nõudlust selle konkreetse teadusuuringute taristu järele. Eelkõige viitas komisjon CEATFi ehitamiseks ja käitamiseks korraldatud esimese hankemenetluse ebaõnnestumisele ning kiirustel üle 350 km/h kasutatavate äriotstarbeliste raudteevõrkude ehitamise ja käitamise suurtele kuludele, mis muudaksid tegevuse praegustes turutingimustes ja lähemas tulevikus majanduslikult ebaotstarbekaks <sup>(49)</sup>.

<sup>(48)</sup> Näiteks SA 32835 (2011/N) – Northwest Urban Investment Fund (JESSICA) (ELT C 281, 24.9.2011, lk 2), [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/240234/240234\\_1247477\\_97\\_2.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/240234/240234_1247477_97_2.pdf), ja SA 38769 (2015/N) – Green Deal for Electric Vehicle Charging Infrastructure, veel avaldamata, [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/258489/258489\\_1710979\\_137\\_2.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/258489/258489_1710979_137_2.pdf)

<sup>(49)</sup> Seoses Hispaania ametiasutuste väitega, et küsimustik saadeti välja enam kui 80 äriühingule, millest 47 vastasid ja 26 kinnitasid valmisolekut võtta projekti riskid enda kanda, tuleb märkida, et viimased olid peamiselt ehitussektoris tegutsevad äriühingud, mille äriühivid on seotud projekti ehitusetapiga, kuid mitte edaspidise teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooniga. Pealegi ei väljendanud neist ükski reaalselt huvi, esitades pakkumuse 2013. aastal korraldatud hankemenetluses, mis osalejate puudumise tõttu kehtetuks tunnistati.

- (101) Vastuseks menetluse algatamise otsusele kolmandatelt isikutelt saadud märkused kinnitavad komisjoni seisukohta, et turg ei vaja teadusuuringute taristut, mis on ette nähtud rongidega väga suurte kiirustel tehtavateks katseteks (katseid tehtaks kiirustel üle 385 km/h äriotstarbeliste transporditeenuste puhul, mida osutatakse kiirustel üle 350 km/h).
- (102) Ükski veeremitootja ei kavanda nii suurte kiirustel sõitva veeremi tootmist, sest selliste rongide äriotstarbelise käitamise järele ei ole turul nõudlust. Mõned raudtee-ettevõtjad esitasid turul tõhusa tegutsemisega seotud argumenti (tasakaal elektritarbimise ja sõiduaja vahel), mille kohaselt kiirrongide tõhusal äriotstarbelisel käitamisel on kiirus märksa väiksem (Euroopas keskmiselt 280–300 km/h, maksimaalselt 320–350 km/h), ning osutasid taristu investeeringu-, eksploatatsiooni- ja hoolduskulude hüppelisele kasvule kiirustel üle 300 km/h, mis muudab rongipiletite hinnad lennupiletite hindadega võrreldes konkurentsivõimetuks. Ükski äriotstarbeliste transporditeenuste jaoks uute äriotstarbeliste raudteeliinide ehitamise ja/või olemasolevate raudteede uuendamise järele – ega seega ka raudtee-katsekeskuse järele, mis on ette nähtud katseteks neid piirväärtusi ületavatel kiirustel <sup>(50)</sup>).
- (103) Teised konkreetset argumentid, mis toetavad arvamust, et CEATFi taristu järele puudub nõudlus, tuleneb CEATFi geograafilisest asukohast, mis mõne vastaja sõnul põhjustab märkimisväärset aja- ja transpordikulu.
- (104) Spetsiaalse füüsilise katserajatise vajalikkuse vastu räägib ka argument, et võimalikuks edaspidiseks suurte kiirustel katsetamiseks on olemas nüüdisaegsemad ja kulutõhusamad võimalused, näiteks IKT-lahendustel põhinevad virtuaalsed katsed.
- (105) Seega väidetakse, et teatatud abi võiks suurte kiirustel katsetamise rajatise ehitamise kaudu ajendada raudteesektoris viima ellu täiendavat teadus-, arendus- ja uuendustegevust, on vastuolus komisjoni kogutud teabega.
- (106) Teiseks, muud poliitikaga seotud eesmärgid, millele Hispaania ametiasutused tuginevad, eelkõige Antequera piirkonnas uute töökohtade loomisest tulenev sotsiaal-majanduslik kasu, <sup>(51)</sup> ei ole teatatud abiga teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooni valdkonnas ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisele kaasaaitamise hindamise seisukohalt asjakohased. Kuigi Hispaania ametiasutused väidavad, et sotsiaal-majanduslikust seisukohast saavutaks CEATFi projekt positiivse nüüdispuhasväärtuse summas 17,3 miljonit eurot, ei ole nad esitanud veenvaid tõendeid kasulikkuse kohta, mis võiks olla sellise ulatusega, et korvata kavandatud taristu ehituskulud ja ärikahjumid, mis tekivad taristu kogu käitamisperioodi jooksul. Väidetav kasu näib piirduvat töökohtade loomisega ehitussektoris taristu ehitamise etapis. See tähendab, et projekt ei aitaks kaugelki saavutada Andaluusia piirkonnas jätkusuutliku arengu edendamise pikaajalist eesmärki, vaid sellel oleks üksnes lühiajaline, ajutine mõju kohalikele majandusele <sup>(52)</sup>.
- (107) Eespool põhjendustes 98–106 esitatud kaalutlustest lähtudes leiab komisjon, et Hispaania ei ole esitanud piisavaid tõendeid, mis võimaldaks otsustada, et projekt aitab kaasa täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisele.

### 6.3.2. Vajadus riigi sekkumiseks

- (108) Hispaania ametiasutused põhjendavad kõnealuse projekti puhul riigiabi andmise vajadust tehniliste katsete multidistsiplinaarse iseloomuga. Nende sõnul tuleneb kõnealuste katsetega potentsiaalselt seotud äriühingute

<sup>(50)</sup> Ei ole üllatav, et ainuke äriühing, mis väljendas projekti suhtes pooldavat suhtumist, on Hispaania äriühing, mis – nagu kinnitavad ka teiste vastajate märkused – saaks tegelikult rajatisele hõlpsama juurdepääsu, kuna asub selle lähedal. Seetõttu näib tema seisukoht olevat ajendatud võimalusest saada konkurentsieelis, mitte objektiivselt hinnangust rajatise vajalikkusele.

<sup>(51)</sup> Vt ka menetluse algatamise otsuse joonealune märkus 17.

<sup>(52)</sup> Näiteks regionaalabi suunistes aastateks 2014–2020 (ELT C 209, 23.7.2013, lk 1), mis näevad konkreetset ette töökohtade loomise, on see eesmärk asetatud kaasava ja jätkusuutliku majanduskasvu tagamise laiemasse konteksti (rõhuasetus lisatud). Ka komisjoni erisuunistes töökohtade loomiseks abi andmise kohta (tööhõivealase riigiabi suunistes, EÜT C 334, 12.12.1995, lk 4) tõdeti, et üldjuhul suhtub komisjon vähem soosivalt töökohtade loomiseks antavasse abisse, mis piirdub liigse tootmisvõimsusega või kriisilukorra all kannatava ühe või mitme tundliku sektoriga, ja sellise abi negatiivne mõju tööhõivele teiste liikmesriikide konkureerivates sektorites kaalub üldjuhul üles ühise huvi tööpuuduse vähendamise aktiivsete meetmete vastu (vt punkt 23).

tegevusvaldkondade mitmekesisusest (näiteks ehitustööd, side, signalisatsioon, vedamine, veerem), et ükski äriühing ei suudaks üksinda saavutada kriitilist massi ega omaks piisavalt rahalisi vahendeid nii suure investeeringu tegemiseks, mis on vajalik CEATFi rajamiseks või mis võiks meelitada ligi ja koondada teisi äriühinguid. Seoses projekti rahastamisega kinnitasid Hispaania ametiasutused, et CEATFi ehitamiseks ei saa kasutada ühtki muud rahastamisallikat peale riikliku rahastamise, „arvestades ADIFI tehtud tasuvusuuringuid“.

- (109) Hispaania ametiasutuste argument osutab väidetavale turutõrkele, mis seisneb kavandatud rajatise ehitamise rahastamise kooskõlastamisprobleemis. See argument näib lähtuvat eeldusest, et kuna ühelgi äriühingul eraldiseisvalt ei oleks stiimulit projekti rahastada, sest selle kulud ja eeldatavad tulud ei ole (üksiku äriühingu tasandil) tasakaalus, siis oleks ainus võimalus luua investeeringuks erinevates tehnilistes valdkondades tegutsevate äriühingute konsortsium, mis ühiskasutuse kaudu suudaks tagada rajatise potentsiaali täieliku ärakasutamise.
- (110) Toimikus ei viita aga miski sellele, et tulemuslikku koostööd takistavad objektiivsed raskused oleksid koostööst potentsiaalselt huvitatud äriühingute jaoks sellise koostöö võimatuks muutnud. Vastupidi – asjaolu, et Hispaania valitsus pidi eriotstarbelise majandusüksuse loomise hõlbustamiseks sekkuma ja korraldama avatud hankemenetluse, ning selle hankemenetluse ebaõnnestumine viitavad pigem sellele, et teatatud projekti rahastamist mõjutav tegelik probleem seisneb milleski muus, nimelt projekti rahalise tasuvuse puudumises. Hispaania ametiasutuste argumenti nõrkust kinnitab asjaolu, et isegi siis, kui Hispaania valitsus otsustas eraldada tööde alustamiseks ADIFile riiklikke vahendeid, ei väljendanud ükski sõltumatu eraõiguslik investor huvi rahastamises osalemise vastu.
- (111) Seetõttu leiab komisjon, et Hispaania ei ole esitanud piisavalt tõendeid turutõrke olemasolu kohta, mis seisneb CEATFi rahastamise kooskõlastamise raskustes.
- (112) Lisaks tuleb märkida, et komisjoni otsustuspraktikas peetakse teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooni valdkonnas silmas kolme liiki spetsiifilisi turutõrkeid: puudulik ja moonunenud teave, teadus-, arendus- ja uuendustegevuse kooskõlastamise ja võrgustikuga seotud tõrked ning teadmiste levik. Hispaania ametiasutused ei ole aga tõendanud, et antud juhul oleks tegemist mõne sellise konkreetse turutõrkega.
- (113) Seoses CEATFi projekti rahastamist mõjutavate raskustega ei esitatud ühtki tõendit selle kohta, et erasektor ei soovi projekti rahastamises osaleda tuvastatavat ja riskantset teadus-, arendus- ja uuendustegevust käsitleva teabe puudumise või moonutatuse tõttu. Mis puudutab teadus-, arendus- ja uuendustegevuse kooskõlastamise ning võrgustikuga seotud tõrkeid, siis ilmneb Hispaania ametiasutuste avaldustest selgelt, et ADIFI ja sektori koostööd katsekeskuses ei planeeritud. Näib, et abi eesmärk on meelitada äriühinguid osalema kas CEATFi taristu kavandamises või kasutamises, kuid see ei tekita nende vahel koostööd, mille käigus viiakse keskuses ühiselt ellu teadus-, arendus- ja uuendustegevust. Peale selle ei ole Hispaania ametiasutused esitanud asjaolusid, mis tõendaksid kolmandatele isikutele kasulikku teadmiste levikut seoses CEATFi projektiga.
- (114) Hispaania ametiasutused ei ole esitanud muid argumente, mis toetaksid järeldust, et abi toob kaasa olukorra olulise paranemise, mida turg ise tagada ei suudaks.
- (115) Põhjendustes 108–113 esitatud kaalutlustest lähtudes leiab komisjon, et riigi sekkumise vajadus ei ole tõendatud.

### 6.3.3. Abimeetme asjakohasus

- (116) Liikmesriigid võivad teha poliitikavahendite vahel erinevaid valikuid; riigiabi kontroll ei kohusta valima majandusse sekkumise ühte kindlat viisi. Aluslepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt võib riigiabi siiski olla põhjendatud vaid juhul, kui konkreetne vahend on avaliku poliitika eesmärgi täitmise ja ühe või mitme ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisele kaasaaitamise seisukohalt asjakohane <sup>(3)</sup>.

<sup>(3)</sup> Asjakohasust käsitletakse näiteks riigiabi asjas C 25/2004 – DVB-T Berlin-Brandenburg (ELT L 200, 22.7.2006, lk 14) ja N 854/06 – Soutien de l'agence de l'innovation industrielle en faveur du programme mobilisateur pour l'innovation industrielle TVMSL (ELT C 182, 4.8.2007, lk 5).

- (117) Komisjon leiab tavaliselt, et meede on asjakohane vahend, kui liikmesriik on kaalunud, kas leidub alternatiivseid poliitikavalikuid, mis oleksid ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamiseks võrdväärselt sobivad, kuid mis kahjustaksid konkurentsi vähem kui valikuline riigiabi, ning kui ta suudab tõendada meetme asjakohasust tõhususe ja/või võrdsete võimaluste eesmärkide saavutamise seisukohalt.
- (118) Hispaania ametiasutused ei esitanud mingit teavet projekti rahastamise alternatiivsete poliitikavahendite või muude abimeetmete kohta. Vastuseks menetluse algatamise otsuses väljendatud kahtlustele piirdusid nad väitega, et arvestades projekti väidetavat rahastamispuudujääki, mis moodustab 91,87 %, ei oleks ükski teine vahend peale riikliku rahastamise antud juhul asjakohane.
- (119) Komisjon märgib, et asjaolu, et teatatud projekt on ka abi saamise korral väga kahjumlik, ei ole piisav tõend selle kohta, et riigiabi on asjakohane vahend.
- (120) Lisaks, kuna pole tõendatud, et projekt aitab kaasa ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisele, mis seisneb teadus-, arendus- ja uuendustegevuse mahu suurendamises, siis pole tõendatud ka Hispaania valitsuse valitud investeerimisvahendi asjakohasus. Muud meetmed, mille abil oleks tõepoolest võimalik suurendada teadus-, arendus- ja uuendustegevuse mahtu, oleksid selle ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamiseks sobivamad vahendid.
- (121) Samad kaalutlused kehtivad ka teiste ühist huvi pakkuvate eesmärkide kohta, millele Hispaania on viidanud. Nagu märgiti eespool põhjenduses 106, piirdusid uued töökohad peamiselt ehitussektoriga ja need oleksid ajutised. Riigiabi taristu ehitamisele, mida tõenäoliselt kasutama ei hakata, ei ole sobiv poliitikavahend majanduskasvu ja töökohtade tekitamiseks.

#### 6.3.4. Ergutav mõju

- (122) Riigiabil peab olema ergutav mõju. Nõutav ergutav mõju on olemas, kui abi muudab abisaaja käitumist seoses ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamise ja kindlakstehtud turutõrke kõrvaldamisega.
- (123) Hispaania ametiasutuste sõnul ilma abita CEATFi ei ehitataks: nad väidavad, et abil on ergutav mõju, kuna ilma abita kõnealune projekt teoks ei saaks.
- (124) Komisjon märgib siiski, et antud juhul võimaldab abi ehitada raudtee-katserajatise, mis antakse ADIFI kui tulevase omaniku käsutusse, kuid see ei näi tekitavat ADIFI ega teiste käitumises mingit muutust, mis seisneb katserajatise ellu viivas täiendavas teadus-, arendus- ja uuendustegevuses.
- (125) Hispaania ametiasutused ei esitanud ametliku uurimismenetluse käigus mingeid uusi andmeid ega argumente ADIFI käitumise muutumise kohta, mis oleks tingitud abist. Olemasolevad andmed näitavad, et teatatud projekt jääb kahjumlikuks ka abi andmise korral, kuid Hispaania ametiasutused ei ole tõendanud, et projektist tuleneb sellegipoolest märkimisväärne teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooniga seotud kasu ühiskonnale. Vastupidi, ametliku uurimise käigus taristu võimalikelt kasutajatelt saadud märkused osutavad sellele, et praegu kavandatud kujul ei täida projekt raudteesektoris teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooniga tegelevate äriühingute rahuldamatat nõudlust.
- (126) Ei ole esitatud argumente, mis õigustaksid komisjoni poolt menetluse algatamise otsuses esitatud hinnangu muutmist. Abil ei ole kaugeltki ergutavat mõju, vaid sisuliselt on see suunatud taristu ehitamisele, mille lisandväärtust võrreldes olemasolevate alternatiividega (katsesõidud tavalistes raudteevõrgustikes) ei ole tõendatud.

#### 6.3.5. Abi proportsionaalsus

- (127) Komisjon on seisukohal, et abi on proportsionaalne ainult juhul, kui väiksema abiga ei ole võimalik saavutada sama tulemust.

- (128) Hispaania ametiasutuste teate kohaselt on kõnealune projekt kooskõlas TAI raamistikuga, milles on sätestatud, et majanduslikul eesmärgil kasutatavasse teadusuuringute taristusse tehtavate investeeringute katteks antav abi peab piirduma täiendava netokuluga ja abi ülemmäär on 60 % rahastamiskõlblikest kuludest (TAI raamistiku punkt 89). Antud juhul katab avaliku sektori toetus 100 % kuludest.
- (129) Erasektori poolt CEATFi taristusse tehtavate investeeringute puudumise või ebapiisavuse tõttu näib, et kõnealune abi ei ole proportsionaalne.

#### 6.3.6. Konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele avalduva põhjendamatu negatiivse mõju vältimine

- (130) Aluslepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt peavad meetmest tingitud positiivsed arengud korvama meetme negatiivse mõju kaubandusele ja konkurentsile.
- (131) Komisjoni arvates ei ole Hispaania ametiasutused tõendanud kõnealusest meetmest tulenevat positiivset mõju. Seetõttu leiab komisjon, et CEATFi ehitamine ei võimalda saavutada seatud eesmärki suurendada teadus- ja arendustegevust väga suurtel kiirustel osutatavate raudteetransporditeenuste valdkonnas, kuna nõudlus sellise taristu ning sellega seotud teadus- ja arendustegevuse teenuste järele on olematu või parimal juhul väike. Komisjon järeltas ka, et puudub tõendatud turutõrge ja pole tõendatud, et kõnealune meede aitab kaasa sisulisele muutusele abisaaja käitumises.
- (132) Seoses meetme muu positiivse mõjuga, millele Hispaania tugineb, on komisjon seisukohal, et ajutiste töökohtade loomine – eelkõige ehitussektoris – saavutatakse väga kõrge hinnaga ja selle positiivne väärtus on väike.
- (133) Lisaks, kuna meede võimaldab uuel konkurendil siseneda turule suuremahulise riikliku rahastamise abiga, leiab komisjon, et meetmel on negatiivne mõju konkurentsile. Abi muudaks küsitavaks konkurentide poolt oma katserajatistesse tehtud varasemad investeeringud ja vähendaks edaspidiseid investeeringuid nende rajatiste hooldusesse või parendamisse.
- (134) Turg, mida abi mõjutab, on raudteeseadmete katsetamise teenuste turg Euroopa Liidus. Nagu märgiti ka menetluse algatamise otsuses, tegutseb sellel turul Euroopa Liidus juba kolm raudtee-katsekeskust: Cerhenice (Velim) Tšehhi Vabariigis, Wildenrath Saksamaal ja Valenciennes Prantsusmaal. Neis keskustes tehakse katseid kiirustel kuni 210 km/h. Kiirveeremid katsetatakse ka äriotstarbelistel raudteeliinidel, <sup>(54)</sup> mille maksimaalne kavandatud kiirus on 350 km/h, kusjuures katseid tehakse vastavalt standardi nõudele kiirusel kuni 385 km/h (10 % üle rongi nimikiiruse).
- (135) Järelikult ei asenda CEATFi katsetamisteenused täielikult teistes katserajatistes ja äriotstarbelistes raudteevõrgustikes tehtavaid katseid, kuna maksimaalsed katsekiirused on erinevad. Samas rahuldab olemasolev võimalus teha äriotstarbelistes raudteevõrgustikes katseid kiirusel kuni 385 km/h tegeliku ja potentsiaalse nõudluse katsetamisteenuste järele, mille puhul kiirus piirdub selle majanduslikult tasuva kiirusega. Mis puudutab võimalikku tulevast nõudlust katsetamise järele kiirusel kuni 520 km/h, siis olemasolev teave ja turuosalistelt saadud märkused osutavad, et selline kiirus ei ole vähemalt ettenähtavas tulevikus majanduslikult tasuv. Niisiis oleks CEATFi katserajatis otsene konkurent nii olemasolevatele rajatistele kui ka riiklikele raudteevõrgustikele. Seetõttu leiab komisjon, et meetme eesmärk on toetada uue konkurendi sisenemist turule täielikult riigi ressursside abil ja meede võib seega märkimisväärselt kahjustada konkurentsi sellel turul.
- (136) Kõnealune abimeede võib negatiivselt mõjutada konkurentsi ka katsetatavate raudteetoodete (sealhulgas veeremi ja seadmete) järgnevatel turgudel. Nagu osutati menetluse algatamise otsuse kohta saadud märkustes, võib rajatise geograafiline asukoht tekitada faktilisi konkurentsieeliseid riigi veeremitootjatele, kes CEATFi katsetamiseks tõenäolisemalt kasutaksid ja kellel ei kaasneks sellega märkimisväärsed transpordikulud.

<sup>(54)</sup> Näiteks Rete Feroviaria Italiana Itaalias, SNCF Prantsusmaal, DB Bahn Saksamaal.

- (137) Võttes arvesse, et teatatud abil puudub piisavalt tõendatud positiivne mõju, nagu on märgitud eespool punktides 6.3.1–6.3.5, leiab komisjon, et meetme negatiivne mõju, mis seisneb tegelikes ja võimalikes konkurentsimoonutustes, kaalub väidetava kasulikkuse üles.

#### 6.3.7. Abi läbipaistvus

- (138) Eeltoodud kaalutlusi arvestades ei ole abi läbipaistvuse hindamine vajalik.

#### 6.3.8. Järeldus riigiabi siseturuga kokkusobivuse kohta

- (139) Eespool punktides 6.3.1–6.3.7 esitatud kaalutlusi silmas pidades järeldab komisjon, et teatatud abimeedet ei saa aluslepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel pidada siseturuga kokkusobivaks.

### 6.4. Siseturuga kokkusobimatu abi tagasinõudmine

- (140) Kooskõlas väljakujunenud kohtupraktikaga on nõukogu määruse (EL) 2015/1589 artikli 16 lõikes 1 sätestatud: „Kui ebaseadusliku abi korral tehakse negatiivne otsus, nõuab komisjon, et kõnealune liikmesriik peab võtma kõik vajalikud meetmed, et abisaajalt abi tagasi saada [...]“.
- (141) Samuti on Euroopa Liidu kohtud korduvalt sedastanud, et liikmesriigi kohustus lõpetada sellise abi andmine, mida komisjon peab siseturuga kokkusobimatuks, kannab eesmärki taastada abi andmise eelne olukord<sup>(55)</sup>. Sellega seoses on Euroopa Liidu kohtud otsustanud, et kõnealune eesmärk on saavutatud, kui abisaaja on ebaseadusliku abina saadud summad (sealhulgas intressid) tagasi maksnud ja seega loobunud eelisest, mis tal turul konkurentide ees oli, ja kui on taastatud abi väljamaksmisele eelnenud olukord<sup>(56)</sup>.
- (142) Komisjon on jõudnud järeldusele, et abi, mida Hispaania andis ADIFile, on ebaseaduslik ja siseturuga kokkusobimatu. Seetõttu tuleb see abi tagasi nõuda, et taastada enne abi väljamaksmist turul valitsenud olukord. Abi tuleks tagasi nõuda alates kuupäevast, mil abisaajad said eelise, st alates ajast, mil abi anti abisaajate käsutusse, kuni tegeliku tagasimaksmiseni ning abisaajatel tuleb tasuda abisumma pealt intressi kuni abi tegeliku tagasimaksmiseni.
- (143) Vastavalt Hispaania esitatud andmetele, mis on kokkuvõtlikult esitatud põhjendustes 43 ja 44 ning tabelites 3, 4 ja 5, maksti ADIFile aastatel 2011–2014 kokku 143 703 000 eurot (sealhulgas 135 866 000 eurot toetustena ja 7 837 000 eurot laenudena).
- (144) Komisjon on arvutanud välja intressimäära, mida turul oleks pakutud, arvestades Hispaania esitatud teavet ADIFI poolt asjaomasel ajavahemikul tegelikult võetud kommerts-laenude kohta. Komisjon mõistab siiski, et arvutustulemust võib mõjutada teiste laenude olemasolu, millest talle ei ole teatatud. Selleks et saaks arvutada välja ADIFile antud laenudele tegelikult fikseeritud intressimäärade ja turuintressimäära vahe ehk abi osa, mis tuleb tagasi nõuda, on Hispaanial alates käesoleva otsuse vastuvõtmise kuupäevast aega kaks kuud, mille jooksul ta võib esitada komisjonile tõendeid võimalike muude kommerts-laenude kohta, mida ADIF vastaval perioodil sai.
- (145) Hispaania peab seega ADIFilt tagasi nõudma nii toetuse ettemaksed, mida ADIF ei ole veel tagasi maksnud, kui ka abi osa, mis sisaldub 2011., 2012. ja 2013. aastal antud laenudes ning mis (ilma et see piiraks eelmises lõigus osutatud võimalust) seisneb laenu intressimäära ja tabelis 6 märgitud turuintressimäära (vt põhjendus 75 eespool) vahes. Kogu tagasinõutav summa peab sisaldama tagasinõudmise intresse, mis on arvutatud alates iga toetuse või laenu väljamaksmise hetkest kuni vastava toetuse või laenu tagasimaksmiseni.

<sup>(55)</sup> Vt muu hulgas kohtuotsus, Euroopa Kohus, 14. september 1994, *Hispaania vs. komisjon*, C-278/92, C-279/92 ja C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, punkt 75.

<sup>(56)</sup> Vt muu hulgas kohtuotsus, Euroopa Kohus, 17. juuni 1999, *Belgia vs. komisjon*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, punktid 64 ja 65.



- (146) Kui toetuste puhul tuleks tagasinõudmise intress arvutada toetuse põhisummalt, siis laenude puhul tuleks tagasinõudmise intress arvutada laenudes sisalduva abi osalt.
- (147) Hispaania ei tohiks seoses kõnealuse projektiga teha ühtki uut makset.
- (148) Nagu on märgitud eespool põhjenduses 88, on Hispaania ametiasutused kinnitanud, et ilma komisjoni heakskiiduta CEATFi ringraudteed ei ehitata. Seda arvestades leiab komisjon, et ADIFil ei tohiks olla põhjust laene endale jätta, kuivõrd need anti ainuüksi kõnealuse projekti jaoks. Seetõttu on komisjon seisukohal, et ADIFile antud laenud tuleb viivitamata lõpetada ja tagasi maksta.

## 7. KOKKUVÕTE

- (149) Hispaania poolt ADIFile võimaldatud toetuse ettemaksete ja laenude näol on tegemist riigiabiga aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Seda abi andes rikkus Hispaania aluslepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud teavitamiskohustust ja rakendamiskeeldu.
- (150) Komisjon on jõudnud järeldusele, et see abi on siseturuga kokkusobimatu.
- (151) Seetõttu tuleb abi ADIFilt kui abisaajalt koos tagasinõudmise intressiga tagasi nõuda,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

### *Artikkel 1*

Riiklik rahastamine kogusummas 358 552 309 eurot, mida Hispaania võimaldas CEATFi ehitamiseks Administrador de Infraestructura ferroviariale (ADIF) 27. detsembri 2010. aasta kokkuleppe ja ministrite kabineti 28. juuni 2013. aasta otsuse alusel laenude kujul, mille intressimäärad on turuintressimääradest madalamad, ja toetuste näol, kujutab endast riigiabi aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

### *Artikkel 2*

Artiklis 1 osutatud abi on ebaseaduslik, sest selle andmisel rikuti aluslepingu artikli 108 lõikest 3 tulenevat teavitamiskohustust ja rakendamiskeeldu.

### *Artikkel 3*

Artiklis 1 osutatud abi on siseturuga kokkusobimatu.

### *Artikkel 4*

1. Hispaania peab viivitamata tagasi nõudma selle osa artiklis 1 osutatud abist, mis on ADIFile välja makstud.
2. Sissenõutavatelt summadelt arvestatakse intressi alates kuupäevast, mil need anti ADIFI käsutusse, kuni nende tegeliku tagasimaksmiseni.
3. Intress arvutatakse liitintressina vastavalt komisjoni määruse (EÜ) nr 794/2004<sup>(57)</sup> V peatükile. Tagasimakstavatelt summadelt tuleb tasuda intressi, mida arvestatakse alates kuupäevast, mil need anti abisaajate käsutusse, st alates toetuste ja laenude osamaksete väljamaksmise kuupäevast, kuni nende tegeliku tagasimaksmiseni.
4. Hispaania tühistab kõik artiklis 1 osutatud abi väljamaksmata maksed alates käesoleva otsuse vastuvõtmise kuupäevast.
5. Hispaania nõuab ADIFile antud laenude lõpetamist ja tagasimaksmist.

<sup>(57)</sup> Komisjoni 21. aprilli 2004. aasta määrus (EÜ) nr 794/2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 140, 30.4.2004, lk 1).

*Artikkel 5*

Hispaania tagab käesoleva otsuse rakendamise nelja kuu jooksul alates otsuse teatavakstegemise kuupäevast.

*Artikkel 6*

1. Hispaania esitab komisjonile kahe kuu jooksul alates käesoleva otsuse teatavakstegemise kuupäevast järgmise teabe:

- a) ADIFilt tagasinõutava abi kogusumma (põhisumma ja tagasinõudmise intressid);
- b) käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud meetmete ja kavandatud meetmete üksikasjalik kirjeldus;
- c) dokumendid, mis tõendavad, et ADIFile on antud korraldus abi tagasi maksta.

2. Hispaania teavitab komisjoni käesoleva otsuse rakendamiseks võetud riiklike meetmete edenemisest seni, kuni artiklis 1 osutatud abi on täielikult tagasi makstud. Ta esitab komisjoni taotlusel viivitamata teabe käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatud meetmete kohta. Ta esitab ka üksikasjalikud andmed ADIFilt juba tagasi saadud abisummade ja tagasinõudmise intresside kohta.

*Artikkel 7*

Käesolev otsus on adresseeritud Hispaania Kuningriigile.

Brüssel, 25. juuli 2016

*Komisjoni nimel*  
*komisjoni liige*  
Margrethe VESTAGER

---

# RAHVUSVAHELISTE LEPINGUTEGA LOODUD ORGANITE VASTU VÕETUD AKTID

Rahvusvahelise avaliku õiguse alusel on õiguslik toime ainult ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni originaaltekstidel. Käesoleva eeskirja staatust ja jõustumiskuupäeva tuleb kontrollida ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni staatusdokumendi TRANS/WP.29/343 uusimast versioonist, mis on kättesaadav internetis aadressil

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

## **Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) eeskiri nr 138: ühtsed sätted, mis käsitlevad vaiksete maanteesõidukite tüübikinnitust seoses nende vähendatud müraga [2017/71]**

Jõustumiskuupäev: 5. oktoober 2016

### SISUKORD

1. Kohaldamisala
2. Mõisted
3. Tüübikinnituse taotlemine
4. Märgistus
5. Tüübikinnitus
6. Tehniline kirjeldus
7. Sõiduki tüübikinnituse muutmine ja laiendamine
8. Toodangu nõuetele vastavus
9. Karistused toodangu nõuetele mittevastavuse korral
10. Tootmise lõpetamine
11. Üleminekusätted
12. Tüübikinnituskatsete eest vastutavate tehniliste teenistuste ja tüübikinnitusasutuste nimed ja aadressid

### LISAD

1. Teatis  
Teatisevormi *addendum* (tehnilise teabe dokument)
2. Tüübikinnitusmärgi kujundus
3. Mootorsõidukite tekitatava müra mõõtmise meetodid ja vahendid  
Liide: joonised ja vooskeemid

### 1. KOHALDAMISALA

Käesolevat eeskirja kohaldatakse M- ja N-kategooria elektrifitseeritud sõidukite suhtes, mis liiguvad normaalrežiimis, tagasikäiguga või vähemalt ühe edasikäiguga ilma sise põlemismootori tekitatava <sup>(1)</sup> mürata.

<sup>(1)</sup> Käesolevas etapis töötatakse välja üksnes akustilised meetmed elektrifitseeritud sõidukite vähendatud müra tingitud probleemi lahendamiseks. Pärast eeskirja viimistlemist tehakse asjakohasele töörühmale ülesandeks seda tõhustada, et töötada välja alternatiivsed mitteakustilised meetmed, võttes arvesse aktiivse turvalisuse süsteeme, nagu jalakäijate avastamise süsteemid jms. Keskkonnakaitse huvides on käesolevas eeskirjas täpsustatud ka müra ülempiirid.

## 2. MÕISTED

Käesolevas eeskirjas kasutatakse järgmisi mõisteid.

- 2.1. „Sõiduki tüübikinnitus“ – sõidukitüübi tüübikinnitus seoses müraga.
- 2.2. „Sõiduki helihoiatussüsteem“ – sõidukisse paigaldatud komponent või nende kogum, mille esmane otstarve on vastata käesoleva eeskirja nõuetele.
- 2.3. „Sõidukitüüp“ – mootorsõidukid, mis ei erine üksteisest oluliselt järgmiste näitajate poolest:
  - 2.3.1. sõiduki kere kuju ja materjalid, mis mõjutavad mürataset;
  - 2.3.2. jõuseadme põhimõte (akudest ratasteni). Punkti 2.3.2 sätetest olenemata võib sõidukeid, mis erinevad üksteisest ülekandearvu, aku tüübi või läbisõidu pikendaja poolest, lugeda sama tüüpi sõidukiteks;
  - 2.3.3. vajaduse korral sõidukile paigaldatud helihoiatussüsteemi müramissiooniseadmete (riistvara) arv ja tüüp;
  - 2.3.4. vajaduse korral sõiduki helihoiatussüsteemi asukoht sõidukil.
- 2.4. „Sageduse muutus“ – sõiduki helihoiatussüsteemi helisageduse varieerumine vastavalt sõiduki kiirusele.
- 2.5. „Elektriamiga sõiduk“ – sõiduk, mille jõuseade sisaldab vähemalt ühte elektrimootorit või elektrigeneraatorit.
  - 2.5.1. „Täiselektrisõiduk“ – mootorsõiduk, mille ainus käitusseade on elektrimootor.
  - 2.5.2. „Hübriidelektrisõiduk“ – sõiduk, mille jõuseade sisaldab vähemalt ühte elektrimootorit või elektrigeneraatorit ja vähemalt ühte sisepõlemismootorit käitusenergia muundamiseks.
  - 2.5.3. „Kütuseelemendiga sõiduk“ – sõiduk, mis sisaldab kütuseelementi ja elektriamit käitusenergia muundamiseks.
  - 2.5.4. „Kütuseelemendiga hübriidsõiduk“ – sõiduk, millel on vähemalt üks kütusemahuti ja vähemalt üks laetav energiasalvestussüsteem (REESS), mis salvestab käitusenergiat.
- 2.6. „Töökorras sõiduki mass“ – tootja tehnilistele kirjeldustele vastava standardvarustusega sõiduki mass, sealhulgas juhi mass (75 kg) ning kütuse ja vedelike mass, kusjuures kütusemahuti(d) peab/peavad olema täidetud vähemalt 90 % ulatuses selle/nende mahutavusest, ning olemasolu korral ka kere, kabiini, haakeseadise, varuratta (varurataste) ja tööriistade mass.
- 2.7. „Pausifunktsioon“ – mehhanism, mis peatab ajutiselt sõiduki helihoiatussüsteemi töö.
- 2.8. „Sõiduki esipind“ – vertikaaltasand, mis läbib sõiduki esiserva.
- 2.9. „Sõiduki tagapind“ – vertikaaltasand, mis läbib sõiduki tagaserva.
- 2.10. Tähised ja lühendid ning punktid, milles neid on esimest korda kasutatud.

Tabel 1

## Tähised ja lühendid

Tähis	Ühik	Punkt	Selgitus
ICE	—	6.2	Sisepõlemismootor ( <i>internal combustion engine</i> )
AA'	—	3. lisa punkt 3	Sõiduki sõidusuunaga risti olev joon, mis näitab müra- rõhutaseme mõõtmisala algust katse käigus
BB'	—	3. lisa punkt 3	Sõiduki sõidusuunaga risti olev joon, mis näitab müra- rõhutaseme mõõtmisala lõppu katse käigus
PP'	—	3. lisa punkt 3	Sõiduki sõidusuunaga risti olev joon, mis näitab mikro- fonide asukohta
CC'	—	3. lisa punkt 3	Sõiduki liikumise kesktelg
$v_{\text{test}}$	km/h	3. lisa punkt 3	Sõiduki sihtkiirus katsel
j	—	3. lisa punkt 3	Ühekordse katsesõidu number paigalseisu või püsikiiruse tingimustes
$L_{\text{reverse}}$	dB(A)	3. lisa punkt 3	Sõiduki A-sageduskorrektsiooniga müra- rõhutaseme taguruskatsel
$L_{\text{crs},10}$	dB(A)	3. lisa punkt 3	Sõiduki A-sageduskorrektsiooniga müra- rõhutaseme püsikiiruskatsel kiirusega 10 km/h.
$L_{\text{crs},20}$	dB(A)	3. lisa punkt 3	Sõiduki A-sageduskorrektsiooniga müra- rõhutaseme püsikiiruskatsel kiirusega 20 km/h.
$L_{\text{corr}}$	dB(A)	3. lisa punkt 2.3.2	Taustmüra korrektsioon
$L_{\text{test},j}$	dB(A)	3. lisa punkt 2.3.2	A-sageduskorrektsiooniga müra- rõhutaseme mõõtmistulemus katsesõidul j
$L_{\text{testcorr},j}$	dB(A)	3. lisa punkt 2.3.2	A-sageduskorrektsiooniga müra- rõhutaseme mõõtmistulemus katsesõidul j taustmüra korrigeerimisega
$L_{\text{bgn}}$	dB(A)	3. lisa punkt 2.3.1	Taustmüra A-sageduskorrektsiooniga müra- rõhutaseme
$\Delta L_{\text{bgn}, p-p}$	dB(A)	3. lisa punkt 2.3.2	Taustmüra A-sageduskorrektsiooniga representatiivse müra- rõhutaseme maksimumväärtuse ja miinimumväärtuse vahemik kindlaksmääratud ajavahemikus
$\Delta L$	dB(A)	3. lisa punkt 2.3.2	A-sageduskorrektsiooniga müra- rõhutaseme väärtus katsel j miinus A-sageduskorrektsiooniga taustmüra- taseme väärtus ( $\Delta L = L_{\text{test},j} - L_{\text{bgn}}$ )
$v_{\text{ref}}$	km/h	3. lisa punkt 4	Sõiduki võrdluskkiirus, mida kasutatakse sageduse muutusprotsendi arvutamiseks

Tähis	Ühik	Punkt	Selgitus
$f_{j, \text{speed}}$	Hz	3. lisa punkt 4	Üksiksagedus sõiduki etteantud kiirusel proovisegmentide kaupa, näiteks $f_{1, 5}$
$f_{\text{ref}}$	Hz	3. lisa punkt 4	Üksiksagedus sõiduki võrdluskiiirusel
$f_{\text{speed}}$	Hz	3. lisa punkt 4	Üksiksagedus sõiduki etteantud kiirusel, näiteks $f_5$
$l_{\text{veh}}$	m	3. lisa liide	Sõiduki pikkus

### 3. TÜÜBIKINNITUSE TAOTLEMINE

- 3.1. Sõidukitüübi tüüvikinnitustaotluse seoses vähendatud müraga esitab sõiduki tootja või tema nõuetekohaselt volitatud esindaja.
- 3.2. Koos taotlusega tuleb esitada järgmised dokumendid kolmes eksemplaris ning järgmised andmed:
  - 3.2.1. sõidukitüübi kirjeldus lähtuvalt punktis 2.3 nimetatud andmetest;
  - 3.2.2. 1. lisa *addendum*il nimetatud mootori(te) kirjeldus;
  - 3.2.3. vajaduse korral sõiduki helihoiatussüsteemi komponentide loetelu;
  - 3.2.4. vajaduse korral tervikliku sõiduki helihoiatussüsteemi joonis ja mäрге asukoha kohta sõidukil.
- 3.3. Punkti 2.3 kohaldamisel valib tüüvikinnituskatseid tegev tehniline teenistus sõiduki tootjaga kooskõlastatult välja ühe kõnealust tüüpi esindava sõiduki.
- 3.4. Enne tüüvikinnituse andmist veendub tüüvikinnitusasutus piisavate meetmete olemasolus, millega tagatakse toodangu nõuetele vastavuse tulemuslik kontroll.

### 4. MÄRGISTUS

- 4.1. Sõiduki helihoiatussüsteemi (selle olemasolul) komponendid kannavad järgmist märgistust:
  - 4.1.1. sõiduki helihoiatussüsteemi komponentide tootja kaubanimi või -märk;
  - 4.1.2. eriomane tunnusnumber (või -numbrid).
- 4.2. Märgistus peab olema selgesti loetav ja kustumatu.

### 5. TÜÜBIKINNITUS

- 5.1. Tüüvikinnitus antakse üksnes siis, kui sõidukitüüp vastab punktide 6 ja 7 nõuetele.
- 5.2. Iga le kinnitatud tüübile antakse tüüvikinnitusnumber. Selle kaks esimest numbrit (eeskirja praeguse versiooni puhul 00, tulenevalt 00-seeria muudatustest) näitavad tüüvikinnituse andmise ajaks käesolevas eeskirjas viimati tehtud oluliste tehniliste muudatuste seeriat. Sama kokkuleppeosaline ei tohi anda sama numbrit teisele sõidukitüübile.
- 5.3. Teade sõidukitüübile käesoleva eeskirja kohase tüüvikinnituse andmise, andmata jätmise, laiendamise, tühistamise või tootmise lõpetamise kohta esitatakse käesolevat eeskirja kohaldavatele kokkuleppeosalistele käesoleva eeskirja 1. lisas esitatud näidisele vastaval vormil.

- 5.4. Igale käesoleva eeskirja kohaselt kinnitatud tüübile vastavale sõidukile tuleb kinnitada tüübikinnituse vormil kindlaksmääratud hästi märgatavasse ja kergesti juurdepääsetavasse kohta rahvusvaheline tüübikinnitusmärk, millel on:
- 5.4.1. ringjoonega ümbritsetud E-täht, millele järgneb tüübikinnituse andnud riigi tunnusnumber;
- 5.4.2. punktis 5.4.1 ettenähtud ringjoonest paremale jääv käesoleva eeskirja number, millele järgneb R-täht, mõttekriips ja tüübikinnitusnumber.
- 5.5. Kui sõiduk vastab sõidukitüübile, mis on käesolevale eeskirjale vastava tüübikinnituse andnud riigis saanud tüübikinnituse ühe või mitme asjaomasele kokkuleppele lisatud muu eeskirja alusel, ei ole punktis 5.4.1 sätestatud tähist vaja korrata. Sel juhul paigutatakse kõikide käesolevale eeskirjale vastava tüübikinnituse andnud riigis tüübikinnituse andmise aluseks olnud eeskirjade numbrid, tüübikinnitusnumbrid ning lisatähised punktis 5.4.1 sätestatud tähisest paremale püstveergudesse.
- 5.6. Tüübikinnitusmärk peab olema selgesti loetav ja kustumatu.
- 5.7. Tüübikinnitusmärk paigutatakse tootja kinnitatud sõiduki andmeplaadile või selle lähedusse.
- 5.8. Näited tüübikinnitusmärgi kujunduse kohta on esitatud käesoleva eeskirja 2. lisa.

## 6. TEHNILINE KIRJELDUS

### 6.1. Üldnõuded

Käesoleva eeskirja kohaldamisel peab sõiduk vastama järgmistele nõuetele.

### 6.2. Akustilised näitajad

Tüübikinnituse saamiseks esitatud sõidukitüübi tekitatavat müra mõõdetakse käesoleva eeskirja 3. lisa kirjeldatud meetodite abil.

Katsete kiirusvahemik ulatub kiirusest  $> 0$  km/h kuni kiiruseni 20 km/h.

Kui sõiduk, millel puudub sõiduki helihoiatussüsteem, vastab tabelis 2 esitatud üldistele tasemetele +3 dB(A) piires, siis 1/3 oktaavriba ja sageduse muutuse kohta esitatavad nõuded ei kehti.

#### 6.2.1. Püsikiiruskatsed

6.2.1.1. Tüübikinnituskatsete katsekiirused on 10 km/h ja 20 km/h.

6.2.1.2. Katsetamisel 3. lisa punktis 3.3.2 sätestatud tingimustel peab sõiduk tekitama müra:

a) mille asjaomasele katsekiirusele vastav minimaalne üldine mürarõhutase vastab punkti 6.2.8 tabelile 2;

b) mis võtab enda alla vähemalt kaks 1/3 oktaavriba vastavalt punkti 6.2.8 tabelile 2. Vähemalt üks neist ribadest peab jääma 1 600 Hz vastava 1/3 oktaavriba piiresse;

c) mille minimaalne mürarõhutase valitud sagedusribades ja asjaomasel katsekiirusel vastab punkti 6.2.8 tabeli 2 kolmandale või neljandale veerule.

6.2.1.3. Kui sõidukit on katsetatud 3. lisa punkti 3.3.2 kohaselt mõõtmisteseerias, mille kümnel järjestikusel mõõtmisel ei registreerita kehtivat mõõtmistulemust, kuna sõiduki siseõlemismootor ei seisku või taaskäivitub ja häirib sellega mõõtmisi, siis loetakse sõiduk asjaomasest katsest vabastatuks.

## 6.2.2. Tagurduskatse

6.2.2.1. Katsetamisel 3. lisa punktis 3.3.3 sätestatud tingimustel peab sõiduk tekitama müra, mille minimaalne mürarõhutase vastab punkti 6.2.8 tabeli 2 viiendale veerule.

6.2.2.2. Kui sõidukit on katsetatud 3. lisa punkti 3.3.3 kohaselt mõõtmisteseerias, mille kümnel järjestikusel mõõtmisel ei registreerita kehtivat mõõtmistulemust, kuna sõiduki sisepõlemismootor ei seisku või taaskäivitub ja häirib sellega mõõtmisi, siis loetakse sõiduk asjaomasest katsest vabastatuks.

## 6.2.3. Kiirendamist ja aeglustamist märkiv sageduse muutus

6.2.3.1. Sageduse muutuse otstarve on teavitada liiklejaid akustiliselt sõiduki kiiruse muutumisest.

6.2.3.2. Katsetamisel 3. lisa punktis 4 sätestatud tingimustel peab vähemalt ühe punktis 6.2.8 esitatud sagedusvahemikku kuuluva ja sõiduki tekitatud tooni keskmine muutumine iga ülekandearvu kiirusvahemikus olema edasiliikumisel vähemalt 0,8 % 1 km/h kohta kiirusvahemikus 5–20 km/h. Kui muutub rohkem kui üks sagedusvahemik, piisab, kui nõuetele vastab üks sageduse muutus.

## 6.2.4. Paigalseisumüra

Sõiduk võib tekitada müra ka paigalseisul.

## 6.2.5. Juhi valitavad helid

Sõiduki tootja võib määrata kindlaks alternatiivsed helid, mida juht saab valida; kõik need helid peavad vastama punktide 6.2.1–6.2.3 sätetele ja saama tüübikinnituse nende sätete kohaselt.

## 6.2.6. Pausifunktsioon

Tootja võib sisse seada funktsiooni sõiduki helihoiatussüsteemi ajutiseks väljalülitamiseks. Muud väljalülitusfunktsioonid, mis allpool nimetatud nõuetele ei vasta, on keelatud.

6.2.6.1. Funktsiooni peab olema võimalik juhtida juhi harilikust istesendist.

6.2.6.2. Kui pausifunktsioon on sisse lülitatud, tuleb sõiduki helihoiatussüsteemi väljalülitumisest juhile selgelt märku anda.

6.2.6.3. Sõiduki helihoiatussüsteem peab uuesti sisse lülituma, kui sõiduk pärast seiskamist taaskäivitatakse.

## 6.2.6.4. Kasutusjuhendi teave

Pausifunktsiooni olemasolul annab tootja omanikule (nt kasutusjuhendis) teavet selle toime kohta:

„Sõiduki helihoiatussüsteemi pausifunktsiooni tohib kasutada üksnes juhul, kui silmanähtavalt puudub vajadus hoiatava müra tekitamiseks ümbritseval alal ja kui on kindel, et lähikümbruses ei viibi jalakäijaid.“

## 6.2.7. Nõuded sõiduki helihoiatussüsteemi maksimaalse mürataseme kohta

Katsetamisel 3. lisa punktis 3.3.2 sätestatud tingimustel ei tohi sõiduki helihoiatussüsteemiga varustatud sõiduk tekitada edasiliikumisel üldist mürataset üle 75 dB(A) <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> 2 meetri kauguselt mõõdetud maksimaalne üldine mürarõhutase 75 dB(A) vastab 7,5 meetri kauguselt mõõdetud maksimaalsele üldisele mürarõhutasele 66 dB(A). 7,5 meetri kauguselt mõõdetud piirväärtus 66 dB(A) on väikseim lubatud maksimumväärtus 1958. aasta kokkuleppe alusel kehtestatud eeskirjades.



## 6.2.8. Minimaalsed müratasemed

Käesoleva eeskirja 3. lisa sätete kohaselt mõõdetud ja lähima täisarvuni ümardatud mürataseme miinimumväärtused on järgmised:

Tabel 2

**Mürataseme miinimumnõuded (dB(A))**

Sagedus (Hz)		Püsikiiruskatse, punkt 3.3.2 (10 km/h)	Püsikiiruskatse, punkt 3.3.2 (20 km/h)	Tagurduskatse, punkt 3.3.3
1. veerg	2. veerg	3. veerg	4. veerg	5. veerg
Üldine		50	56	47
1/3 oktaavriba	160	45	50	
	200	44	49	
	250	43	48	
	315	44	49	
	400	45	50	
	500	45	50	
	630	46	51	
	800	46	51	
	1 000	46	51	
	1 250	46	51	
	1 600	44	49	
	2 000	42	47	
	2 500	39	44	
	3 150	36	41	
	4 000	34	39	
5 000	31	36		

## 7. SÕIDUKI TÜÜBIKINNITUSE MUUTMINE JA LAIENDAMINE

7.1. Sõidukitüübi mis tahes muutmisest seoses käesoleva eeskirjaga antakse teada tüübi kinnitusasutusele, kes andis sõidukitüübile tüübi kinnituse. Sellisel juhul võib tüübi kinnitusasutus:

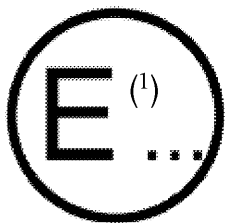
7.1.1. leida, et tehtud muudatused tõenäoliselt ei avalda märgatavat negatiivset mõju ja et sõiduk vastab igal juhul nõuetele, või

- 7.1.2. nõuda katsete tegemise eest vastutavalt tehniliselt teenistuselt täiendavat katsearuannet.
- 7.2. Muudatuste loetelu sisaldav teatis tüübikinnituse andmise või andmata jätmise kohta edastatakse käesolevat eeskirja kohaldavatele kokkuleppeosalistele punktis 5.3 kindlaks määratud korras.
- 7.3. Tüübikinnitusasutus, mis annab välja tüübikinnituse laienduse, määrab sellisele laiendusele seerianumbri ning teatab sellest käesolevat eeskirja kohaldavatele 1958. aasta kokkuleppe osalistele, kasutades käesoleva eeskirja 1. lisa esitatud näidisele vastavat teatisevormi.
8. TOODANGU NÕUETELE VASTAVUS
- Toodangu vastavust tuleb kontrollida kooskõlas kokkuleppe (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) 2. liitega ja see peab vastama järgmistele nõuetele:
- 8.1. käesoleva eeskirja kohaselt tüübikinnituse saanud sõidukid peavad olema valmistatud vastavalt kinnitatavale tüübile ning vastama punktis 6.2 kehtestatud nõuetele;
- 8.2. tüübikinnituse andnud asutus võib igal ajal kontrollida tootmisrajatistes rakendatavaid vastavuskontrolli meetodeid. Kontrolli tehakse tavaliselt kord kahe aasta jooksul.
9. KARISTUSED TOODANGU NÕUETELE MITTEVASTAVUSE KORRAL
- 9.1. Sõidukitüübile käesoleva eeskirja kohaselt antud tüübikinnituse võib tühistada, kui eespool sätestatud nõudeid ei täideta.
- 9.2. Kui käesolevat eeskirja kohaldav kokkuleppeosaline tühistab tüübikinnituse, mille ta on eelnevalt andnud, teatab ta sellest kohe teistele käesolevat eeskirja kohaldavatele kokkuleppeosalistele, kasutades selleks käesoleva eeskirja 1. lisa esitatud näidisele vastavat teatisevormi.
10. TOOTMISE LÕPETAMINE
- Kui tüübikinnituse omanik lõpetab täielikult käesoleva eeskirja kohaselt kinnitatud sõidukitüübi tootmise, teatab ta sellest tüübikinnituse andnud asutusele. Pärast sellekohase teatise saamist teatab kõnealune asutus sellest teistele käesolevat eeskirja kohaldavatele 1958. aasta kokkuleppe osalistele, kasutades käesoleva eeskirja 1. lisa esitatud näidisele vastavat vormi.
11. ÜLEMINEKUSÄTTED
- Kuni 30. juunini 2019 võib kohaldada standardit ISO 10844:1994 alternatiivina standardile ISO 10844:2014, et kontrollida käesoleva eeskirja 3. lisa punktis 2.1.2 kirjeldatud katseraja nõuetele vastavust.
12. TÜÜBIKINNITUSKATSETE EEST VASTUTAVATE TEHNILISTE TEENISTUSTE JA TÜÜBIKINNITUSASUTUSTE NIMED JA AADRESSID
- Käesolevat eeskirja kohaldavad 1958. aasta kokkuleppe osalised edastavad Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni sekretariaadile tüübikinnituskatsete eest vastutavate tehniliste teenistuste nimed ja aadressid ning nende tüübikinnitusasutuste nimed ja aadressid, kes annavad tüübikinnitusi ja kellele tuleb saata vormikohased teatised teistes riikides välja antud tüübikinnituste, nende laiendamise, andmata jätmise, tühistamise või tootmise lõpetamise kohta.
-

## 1. LISA

## TEATIS

(Suurim formaat: A4 (210 × 297 mm))



Välja andnud: ametiasutuse nimi

.....

.....

.....

milles käsitletakse sõidukitüübi: <sup>(2)</sup> tüübikinnituse andmist,

- tüübikinnituse laiendamist,
- tüübikinnituse andmata jätmist,
- tüübikinnituse tühistamist või
- tootmise lõpetamist

seoses muraemissiooniga eeskirja nr 138 kohaselt

Tüübikinnituse nr ..... Laienduse nr .....

## I JAGU

- 0.1. Mark (tootja kaubanimi): .....
- 0.2. Sõidukitüüp: .....
- 0.3. Tüübi identifitseerimisandmed, kui need on märgitud sõidukile: <sup>(3)</sup> .....
- 0.3.1. Märgistuse asukoht: .....
- 0.4. Sõiduki kategooria: <sup>(4)</sup> .....
- 0.5. Jõuseadme põhimõte (elektrisõiduk / hübriidelektrisõiduk / kütuseelemendiga sõiduk / kütuseelemendiga hübriidsõiduk): .....
- 0.6. Tootja nimi ja aadress: .....
- 0.7. Koostetehaste nimed ja aadressid: .....
- 0.8. Vajaduse korral tootja esindaja nimi ja aadress: .....

## II JAGU

1. Lisateave (vajaduse korral): vt *addendum*
2. Katsete tegemise eest vastutav tehniline teenistus: .....
3. Katsearuande kuupäev: .....
4. Katsearuande number: .....
5. Märkused (nende olemasolul): vt *addendum*
6. Koht: .....
7. Kuupäev: .....
8. Allkiri: .....
9. Laiendamise põhjused
  - Lisatud dokumendid:
  - Teabepakett
  - Katsearuanne/-aruanded

*Addendum* teatise vormile nr ...

## Tehniline teave

0. Üldteave
- 0.1. Mark (tootja kaubanimi):
- 0.2. Tüübi identifitseerimisandmed, kui need on märgitud sõidukile: <sup>(5)</sup>
- 0.2.1. Märgistuse asukoht:
- 0.3. Sõiduki kategooria: <sup>(6)</sup>
- 0.4. Tootja nimi ja aadress:
- 0.5. Vajaduse korral tootja esindaja nimi ja aadress:
- 0.6. Koostetehaste nimed ja aadressid:
1. Lisateave
- 1.1. Jõuseade
- 1.1.1. Jõuseadme põhimõte (elektrisõiduk / hübriidelektrisõiduk / kütuseelemendiga sõiduk / kütuseelemendiga hübriidsõiduk):
- 1.1.2. Mootori(te) tootja:
- 1.1.3. Tootja mootoritähis(ed):
- 1.2. Sõiduki helihoiatussüsteemi kirjeldus (selle olemasolul): .....
- 1.2.1. Pausilüliti (jah/ei)
- 1.2.2. Mürä paigalseisul (jah/ei)
- 1.2.3. Juhi valitavate helide arv (1/2/3/...)
2. Katsetulemused
- 2.1. Liikuva sõiduki müratase: ..... dB(A) kiirusel 10 km/h
- 2.2. Liikuva sõiduki müratase: ..... dB(A) kiirusel 20 km/h
- 2.3. Liikuva sõiduki müratase: ..... dB(A) tagurdamisel
- 2.4. Sageduse muutus: ..... % / km/h
3. Märkused

Tehnilise teabe dokument <sup>(7)</sup>

0. Üldteave
- 0.1. Mark (tootja kaubanimi): .....
- 0.2. Tüüp
- 0.3. Tüübi identifitseerimisandmed, kui need on märgitud sõidukile: <sup>(8)</sup>
- 0.3.1. Märgistuse asukoht: .....
- 0.4. Sõiduki kategooria: <sup>(9)</sup> .....
- 0.5. Tootja nimi ja aadress: .....
- 0.6. Vajaduse korral tootja esindaja nimi ja aadress: .....
- 0.8. Koostetehaste nimed ja aadressid: .....
1. Sõiduki ehituse üldandmed
- 1.1. Representatiivsõiduki fotod ja/või joonised: .....
- 1.3. Telgede ja rataste arv: <sup>(10)</sup> .....
- 1.3.3. Veoteljed (arv, asukoht, ühendusviis): .....
- 1.6. Mootori(te) asukoht ja asend: .....
2. Massid ja mõõtmed <sup>(11)</sup> (kilogrammides ja millimeetrites) (viide joonisele, kui see on asjakohane): .....
- 2.4. Sõiduki mõõtmed (üldmõõtmed): .....

- 2.4.1 Kereta šassii: .....
- 2.4.1.1. Pikkus: .....
- 2.4.1.2. Laius: .....
- 2.4.2. Kerega šassii:
  - 2.4.2.1. Pikkus: .....
  - 2.4.2.2. Laius: .....
- 2.6. Töökorras sõiduki mass  
miinimum ja maksimum: .....
- 3. Jõuseade (<sup>12</sup>)
  - 3.1. Mootori(te) tootja: .....
  - 3.1.1. Tootja mootoritähis(ed) (märgitud mootori(te)le, või muud tunnusandmed): .....
  - 3.3. Elektrimootor
    - 3.3.1. Elektrimootori tüüp (mähis, ergutusvool): .....
  - 3.4. Mootor või mootorikombinatsioon .....
  - 3.4.4. Elektrimootor (kirjeldada iga elektrimootori tüüpi eraldi):
    - 3.4.4.1. mark: .....
    - 3.4.4.2. tüüp: .....
    - 3.4.4.3. maksimumvõimsus: ..... kW
- 6. Vedrustus
  - 6.6. Rehvimõõt
    - 6.6.2. Veereraadiuste ülemine ja alumine piir
      - 6.6.2.1. Esimene telg: .....
      - 6.6.2.2. Teine telg: .....
      - 6.6.2.3. Kolmas telg: .....
      - 6.6.2.4. Neljas telg: .....
- jne.
- 9. Kere
  - 9.1. Keretüüp:
  - 9.2. Kasutatud materjalid ja ehitusmeetodid:
- 12. Muu
  - 12.5. Andmed sõiduki müramissiooni mõjutavate materjalide ja komponentide kohta (kui neid ei ole käsitletud teistes punktides): .....
- 17. Sõiduki helihoiatussüsteem (selle olemasolul)
  - 17.1. Sõiduki helihoiatussüsteemi tüüp (valjuhääldi vm): .....
  - 17.1.1. mark: .....
  - 17.1.2. tüüp: .....
  - 17.1.3. geomeetrilised näitajad (sisemine pikkus ja läbimõõt)
- 17.2. Käesolevale teatisele lisatakse järgmised dokumendid:
  - 17.2.1. müramissiooniseadme(te) kinnitusdetailide joonised;

17.2.2. joonised ja skeemid, millel on näha paigalduskohad,

ning struktuuri nende osade omadused, kuhu seadmed kinnituvad;

17.2.3. üldvaated sõiduki esiosast ja ruumist, kus seade paikneb, ning koostismaterjalide kirjeldus.

Allkiri: .....

Ametikoht: .....

Kuupäev: .....

---

<sup>(1)</sup> Tüübikinnituse andnud, seda laiendanud, selle andmata jätnud või selle tühistanud riigi tunnusnumber (vt käesoleva eeskirja sätteid tüübikinnituse kohta).

<sup>(2)</sup> Mittevajalik maha tõmmata.

<sup>(3)</sup> Kui tüübi identifitseerimisandmed sisaldavad märke, mis ei ole tüübikinnitustunnistusega hõlmatud sõidukitüüpide kirjeldamisel asjakohased, asendatakse dokumentides need märgid sümboliga „?” (näiteks ABC??123??).

<sup>(4)</sup> Nagu on määratletud resolutsioonis R.E.3.

<sup>(5)</sup> Kui tüübi identifitseerimisandmed sisaldavad märke, mis ei ole tüübikinnitustunnistusega hõlmatud sõidukitüüpide kirjeldamisel asjakohased, asendatakse dokumentides need märgid sümboliga „?” (näiteks ABC??123??).

<sup>(6)</sup> Nagu on määratletud resolutsioonis R.E.3.

<sup>(7)</sup> Tootjad võivad selle tehnilise teabe dokumendi koostada automaatselt, valides asjakohased andmed ühiselt kokkulepitud tabelist. Andmed esitatakse tehnilise teabe dokumendis samade järjekorranumbritega nagu tabelis. Seega ei pruugi andmete numeratsioon tehnilise teabe dokumendis olla pidev.

<sup>(8)</sup> Kui tüübi identifitseerimisandmed sisaldavad märke, mis ei ole tüübikinnitustunnistusega hõlmatud sõidukitüüpide kirjeldamisel asjakohased, asendatakse dokumentides need märgid sümboliga „?” (näiteks ABC??123??).

<sup>(9)</sup> Nagu on määratletud resolutsioonis R.E.3.

<sup>(10)</sup> Ainult maastikusõidukite määratluse kohaldamisel.

<sup>(11)</sup> a) Standard ISO 612: 1978 – Maantesõidukid. Mootorsõidukite ja haagisveokite mõõtmed. Terminid ja määratlused.

b) Kui sõiduki üks variant on tavalise juhikabiiniga ja teine magamiskohaga kabiiniga, esitatakse mass ja mõõtmed mõlema variandi kohta.

c) Lisavarustust, mis mõjutab sõiduki mõõtmeid, tuleb kirjeldada.

<sup>(12)</sup> Sõiduki puhul, mida saab käitada bensiiniga, diislikütusega vms või ka kombineeritult muu kütusega, esitatakse andmed iga käitusviisi kohta eraldi. Tavapärastest erinevate mootorite ja süsteemide kohta esitab tootja siin osutatud andmetega samaväärsed andmed.

## 2. LISA

## TÜÜBIKINNITUSMÄRGI KUJUNDUS

## NÄIDIS A

(Vt käesoleva eeskirja punkt 5.4)



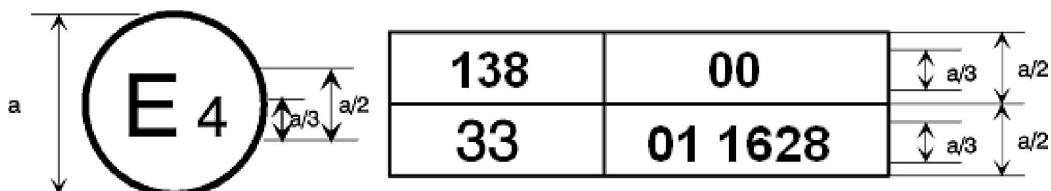
a = 8 mm min

Sõidukile kinnitatud eespool kujutatud tüüvikinnitusmärk näitab, et asjaomane sõidukitüüp on seoses müraga saanud tüüvikinnituse Madalmaades (E4) eeskirja nr 138 alusel tüüvikinnitusnumbri 002439 all.

Tüüvikinnitusnumbri kaks esimest numbrit näitavad, et eeskiri nr 138 sisaldas tüüvikinnituse väljastamise ajal 00-seeria muudatusi.

## NÄIDIS B

(Vt käesoleva eeskirja punkt 5.5)



a = 8 mm min

Sõidukile kinnitatud eespool kujutatud tüüvikinnitusmärk näitab, et asjaomane sõidukitüüp on saanud tüüvikinnituse Madalmaades (E4) eeskirjade nr 138 ja 33 alusel<sup>(1)</sup>. Tüüvikinnitusnumbrid näitavad, et asjaomaste tüüvikinnituste andmise kuupäevadel hõlmas eeskiri nr 138 00-seeria muudatusi ja eeskiri nr 33 hõlmas 01-seeria muudatusi.

<sup>(1)</sup> Teine number on esitatud vaid näitena.

## 3. LISA

**MOOTORSÕIDUKITE TEKITATAVA MÜRA MÕÕTMISE MEETODID JA VAHENDID**

## 1. MÕÕTESEADMED

## 1.1. Helimõõteriistad

## 1.1.1. Üldteave

Müraõhutaseme mõõtmiseks kasutatakse sellist mürataseme mõõturit või samaväärset mõõtesüsteemi, mis vastab 1. klassi seadmetele kehtestatud nõuetele (sealhulgas soovitatav tuulevari, kui seda kasutatakse). Neid nõudeid on kirjeldatud standardis IEC 61672-1-2013.

Kogu mõõtesüsteemi kontrollitakse helikalibraatori abil, mis vastab 1. klassi heli kalibreerimisseadmetele standardi IEC 60942-2003 kohaselt esitatavatele nõuetele.

Mõõtmistel tuleb kasutada helimõõteriista ajakarakteristikut F ja A-sageduskorrektsiooni, mida on samuti kirjeldatud standardis IEC 61672-1-2013. Kui kasutatakse A-sageduskorrektsiooniga müraõhutaseme perioodilise seirega süsteemi, tuleb lugemid võtta intervalliga mitte üle 30 ms.

1/3 oktaavriba mõõtmistel peavad mõõteseadmed vastama kõigile standardi IEC 61260-1-2014 1. klassi mõõteseadmete nõuetele. Sageduse muutuse mõõtmisel kasutatakse vähemalt 16-bitise kvantijaga digitaalset helisalvestussüsteemi. Lugemivõtu sagedus ja dünaamiline vahemik peavad vastama asjaomasele signaalile.

Mõõteriistu tuleb hooldada ja kalibreerida riistade tootja juhiste kohaselt.

## 1.1.2. Kalibreerimine

Iga mõõteseansi algul ja lõpul kontrollitakse kogu müramõõtesüsteemi punktis 1.1.1 kirjeldatud helikalibraatoriga. Ühegi lisareguleerimiseta ei tohi lugemite erinevus olla suurem kui 0,5 dB(A). Kui see väärtus on suurem, tuleb pärast eelmiste rahuldavate tulemuste saamist võetud näidud kõrvale jätta.

## 1.1.3. Nõuetele vastavus

Helikalibraatori vastavust standardi IEC 60942-2003 nõuetele kontrollitakse kord aastas. Seadmesüsteemi vastavust standardi IEC 61672-3-2013 nõuetele kontrollitakse vähemalt iga kahe aasta järel. Kõik vastavuskatsed korraldab laboratoorium, mis on volitatud tegema kalibreerimistöid asjakohaseid standardeid järgides.

## 1.2. Kiiruse mõõtmise seadmed

Kui kasutatakse pidevmõõteseadmeid, tuleb sõiduki maanteeõidu kiirust mõõta seadmete abil, mille täpsus jääb  $\pm 0,5$  km/h piiresse.

Kui katsetamisel kasutatakse sõltumatuid kiirusemõõtmisi, peab mõõteseadmete täpsus jääma  $\pm 0,2$  km/h piiresse.

## 1.3. Meteoroloogilised mõõteseadmed

Katse ajal valitsevate keskkonnatingimuste seireks kasutatavate meteoroloogiliste mõõteseadmete täpsusaste peab olema järgmine:

- a) temperatuuri mõõteseadme puhul  $\pm 1$  °C;
- b) tuule kiiruse mõõteseadme puhul  $\pm 1,0$  m/s;
- c) õhurõhu mõõteseadme puhul  $\pm 5$  hPa;
- d) suhtelise niiskuse mõõteseadme puhul  $\pm 5$  %.



## 2. MÜRAGESKKOND, ILMASTIKUTINGIMUSED JA TAUSTMÜRA

### 2.1. Katsekoht

#### 2.1.1. Üldteave

Katsekoha spetsifikatsioonid võimaldavad luua käesolevas eeskirjas kirjeldatud sõidukikatsete tegemiseks vajaliku mürageskkonna. Käesoleva eeskirja tehnilisele kirjeldusele vastavates välis- ja sisekatsekeskkondades on võrdväärne mürageskkond ja neis saadud katsetulemused on võrdse kehtivusega.

#### 2.1.2. Katsetamine välitingimustes

Katsekoht peab olema valdavalt tasane. Katseraja ehitus ja pind peavad vastama standardi ISO 10844:2014 nõuetele.

Raja keskjoonest 50 m raadiuses asuval alal ei tohi olla suuri peegeldavaid objekte, nagu tarad, kaljud, sillad või ehitised. Katserada ja katsekoha pind peavad olema kuivad ja seal ei tohi olla absorbeerivaid materjale, nagu tuhklumi või lahtine praht.

Mikrofonide läheduses ei tohi olla takistusi, mis võiksid mõjutada helivälja, ning mikrofoni ja müraallika vahel ei tohi olla inimesi. Mõõtmise vaatleja peab asuma selliselt, et ta ei mõjuta mõõtmise näitu. Mikrofonide asukoht on näidatud joonisel 1.

#### 2.1.3. Poolkajavabad või kajavabad katsed sisetingimustes

Selles punktis on sätestatud tingimused sõiduki katsetamiseks kas maanteesõidu tingimustes ja kõigi süsteemide toimides või režiimil, kus töötab üksnes sõiduki helihoiatussüsteem.

Katserajatis peab vastama standardi ISO 26101:2012 nõuetele, mis hõlmavad järgmisi kvalifikatsioonikriteeriume ja asjaomase katsemeetodi kohaseid mõõtmisnõudeid.

Poolkajavaba ruum peab vastama joonisele 3.

Poolkajavaba ruumi kvalifitseerimiseks hinnatakse seda järgmiselt:

- a) müraallikas peab paiknema maapinnal kajavabaks loetava ruumi keskel;
- b) müraallikas peab mõõtmiseks olema laia sagedusribaga;
- c) hindamist tehakse 1/3 oktaavribade kaupa;
- d) mikrofonid peavad paiknema joonel, mis ulatub müraallikast kuni iga mõõtmiseks kasutatava mikrofoni asukohani, nagu näidatud käesoleva eeskirja joonisel 3. Seda nimetatakse mikrofonide põikjooneks;
- e) hindamiseks kasutatakse põikjoonel vähemalt 10 hindamispunkti;
- f) poolkajavaba ruumi kvalifitseerimiseks kasutatavad 1/3 oktaavribad peavad olema määratud nii, et nad hõlmaksid asjassepuutuvat sagedusvahemikku.

Katserajatisel peab olema standardile ISO 26101:2012 vastav piirsagedus, mis on väiksem kui kõige madalam asjassepuutuv sagedus. Kõige madalam asjassepuutuv sagedus on sagedus, millest allpool puudub katsetatava sõiduki müraemissiooni mõõtmise seisukohast asjakohane signaal.

Mikrofonide läheduses ei tohi olla takistusi, mis võiksid mõjutada helivälja, ning mikrofoni ja müraallika vahel ei tohi olla inimesi. Mõõtmise vaatleja peab asuma selliselt, et ta ei mõjuta mõõtmise näitu. Mikrofonide asukoht on näidatud joonisel 2.

## 2.2. Ilmastikutingimused

Ilmastikutingimused peavad võimaldama katsetamist harilikul töötemperatuuril ning äärmuslikud keskkonningimused ei tohi põhjustada tavapäraseid lugemeid.

Temperatuuri, suhtelise niiskuse ja õhurõhu väärtused registreeritakse mõõtmisvahemiku ajal.

Meteoroloogiliste mõõteseadmete abil saadakse representatiivsed andmed katsekoha kohta ning need instrumendid paigutatakse katseala kõrvale mõõtemikrofoniga samale kõrgusele.

Mõõtmised tuleb läbi viia keskkonnatemperatuuri vahemikus 5 °C kuni 40 °C.

Keskkonnatemperatuuri vahemik võib vajadusest tingituna olla kitsam, et kõik sõiduki müraemissiooni vähendavad põhifunktsioonid (nt stopp-start-funktsioon, hübriidajam, akumulaator, kütuseelementide patareid jne) oleksid aktiveeritud vastavalt tootja esitatud tehnilisele kirjeldusele.

Katseid ei tehta, kui mõõtmisvahemiku ajal on tuule kiirus (k.a puhanguiline) mikrofoni kõrgusel suurem kui 5 m/s.

## 2.3. Taustmüra

### 2.3.1. A-sageduskorrektsiooniga mürarõhutaseme mõõtmiskriteeriumid

Taustmüra ehk keskkonnamüra mõõdetakse vähemalt 10 sekundi vältel. Mõõtmisel saadud 10-sekundilise proovi põhjal arvutatakse arvestuslik taustmüra, kusjuures valitud 10-sekundiline proov peab esindama taustmüra, milles puuduvad mööduvad häiringud. Mõõtmised tuleb teha samade mikrofonidega ja samades mikrofonide asukohtades, mida kasutatakse katse ajal.

Sisetingimustes katsetamisel esitatakse taustmürana rullstendi, veojuustendi vm katsevarustuse tekitatav müra ilma paigaldatud või kohaloleva sõidukita, kaasa arvatud rajatise õhukäitlusest ja sõiduki jahutamisest tingitud müra.

Mõlema mikrofoni 10-sekundilisest proovist registreeritud maksimaalne A-sageduskorrektsiooniga mürarõhutaseme loetakse taustmüraks  $L_{bgn}$  nii vasakpoolsete kui ka parempoolsete mikrofonide puhul.

Iga mikrofoni 10-sekundilise proovi kohta esitatakse taustmüra maksimumi ja miinimumi vaheline vahemik  $\Delta L_{bgn, p-p}$ .

Arvesse võetakse 1/3 oktaavriba suurune sagedusvahemik, mis vastab kõige kõrgema taustmüra tasemega mikrofonist registreeritud taustmüra maksimumtasemele.

Taustmüra mõõtmise ja esitamise kohta vt vooskeem käesoleva lisa liite joonisel 4.

### 2.3.2. Sõiduki A-sageduskorrektsiooniga mürarõhutaseme mõõtmise korrektsioonikriteeriumid

Sõltuvalt representatiivse taustmüra A-sageduskorrektsiooniga mürarõhutasemest ja -vahemikust kindlaksmääratud aja vältel korrigeeritakse katse  $j$  tulemust  $L_{test,j}$  vastavalt järgmisele tabelile, et saada korrigeeritud taustmüra tase  $L_{testcorr,j}$ :  $L_{testcorr,j} = L_{test,j} - L_{corr}$  välja arvatud juhul, kui on märgitud teisiti.

Taustmüra korrigeerimine vastavalt mõõtmistulemustele kehtib üksnes siis, kui taustmüra A-sageduskorrektsiooniga mürarõhutaseme maksimumi ja miinimumi vahe on kuni 2 dB(A).

Kui taustmüra maksimumi ja miinimumi vahe on suurem kui 2 dB(A), peab taustmüra maksimaalne tase olema vähemalt 10 dB(A) võrra madalam kui mõõdetud tase. Kui taustmüra maksimumi ja miinimumi vahe on suurem kui 2 dB(A) ja taustmüra tase on mõõdetud tasemest vähem kui 10 dB(A) võrra madalam, siis mõõtmised ei kehti.

Tabel 3

### Taustmüra taseme korrigeerimine sõiduki A-sageduskorrektiooniga mürarõhutaseme mõõtmisel

Taustmüra korrektioon		
Taustmüra A-sageduskorrektiooniga representatiivse mürarõhutaseme maksimumväärtuse ja miinimumväärtuse vahemik kindlaksmääratud ajavahemikus $\Delta L_{\text{bgn, p-p}}$ (dB(A))	Mürarõhutase katsel j miinus taustmüra tase $\Delta L = L_{\text{test, j}} - L_{\text{bgn}}$ dB(A)	Korrektioon (dB(A)) $L_{\text{corr}}$
—	$\Delta L \geq 10$	korrektioon ei ole vajalik
$\leq 2$	$8 \leq \Delta L < 10$	0,5
	$6 \leq \Delta L < 8$	1,0
	$4,5 \leq \Delta L < 6$	1,5
	$3 \leq \Delta L < 4,5$	2,5
	$\Delta L < 3$	kehtivad mõõtmistulemused puuduvad

Kui täheldatakse tavapärasest mürarõhust ilmselt erinevat mürataseme tippväärtust, ei võeta seda mõõtmistulemust arvesse.

Mõõtmistulemuste korrektioonikriteeriumide kohta vt vooskeem käesoleva lisa liite joonisel 4.

#### 2.3.3. Taustmüra nõuded 1/3 oktaavribades analüüsimisel

1/3 oktaavribade analüüsimisel käesoleva eeskirja kohaselt peab taustmüra tase igas asjassepuutivas 1/3 oktaavribas, mida on analüüsitud punkti 2.3.1 kohaselt, olema vähemalt 6 dB(A) võrra madalam kui sõiduki või sõiduki helihoiatussüsteemi katsetamisel igas asjassepuutivas 1/3 oktaavribas saadud mõõtmistulemus. Taustmüra A-sageduskorrektiooniga mürarõhutase peab olema vähemalt 10 dB(A) võrra madalam kui sõiduki või sõiduki helihoiatussüsteemi katsetamisel saadud mõõtmistulemus.

Taustmüra kompenseerimine ei ole 1/3 oktaavribade mõõtmisel lubatud.

Taustmüra nõuete kohta 1/3 oktaavribade analüüsimisel vt vooskeem käesoleva lisa liite joonisel 6.

### 3. SÕIDUKI MÜRATASEMEGA SEOTUD KATSEMENETLUSED

#### 3.1. Mikrofonide asukohad

Joonel PP' asuvate mikrofonide ja selle joonega risti asetseva võrdlustelje CC' vahekaugus peab vastavalt joonistele 1 ja 2 katserajal või sisekatserajatises olema  $2,0 \pm 0,05$  m.

Mikrofonid peavad asuma  $1,2 \pm 0,02$  m kõrgusel maapinnast. Võrdlustelg vaba välja tingimuste jaoks (vt IEC 61672-1:2013) peab olema horisontaalne ja asuma sõiduki liikumise keskteljega CC' risti.

### 3.2. Sõiduki seisund

#### 3.2.1. Üldtingimused

Sõiduk peab olema tüüpiline turule lastav sõiduk, mille tootja määrab kindlaks kokkuleppel tehnilise teenistusega, et täita käesoleva eeskirja nõudeid.

Mõõtmised tuleb teha haagiseta, välja arvatud sõidukite puhul, mida ei ole võimalik lahti haakida.

Hübriidelektrisõidukite ja kütuseelemendiga hübriidsõidukite puhul tehakse katse kõige energiatõhusamal režiimil, et vältida sise põlemismootori käivitumist. Kõik audio-, meelelahutus-, side- ja navigatsioonisüsteemid peavad olema välja lülitatud.

Enne mõõtmise alustamist tuleb sõiduk seada tavapärasesse töökorda.

#### 3.2.2. Aku laetuse aste

Jõuakude olemasolul peab nende laetuse aste olema piisav, et võimaldada kasutada kõiki põhifunktsioone vastavalt tootja esitatud tehnilisele kirjeldusele. Jõuakud peavad olema ettenähtud temperatuurivahemikus, et võimaldada kasutada kõiki põhifunktsioone, mis võiksid sõiduki müraemissiooni vähendada. Katse ajal peab olema kasutusvalmis mis tahes muud tüüpi laetav energiasalvestussüsteem.

#### 3.2.3. Mitmerežiimiline töö

Kui sõiduk on varustatud erinevate juhi valitavate režiimidega, valitakse režiim, mille müraemissioon punktis 3.3 kirjeldatud katsetingimustes on kõige väiksem.

Kui sõidukil on mitu automaatselt valitavat režiimi, määrab tootja katsetusviisi, mille puhul müraemissioon on kõige väiksem.

Kui sõiduki kõige väiksema müraemissiooniga režiimi ei ole võimalik määrata, tehakse katsed kõigis režiimides ning sõiduki müraemissiooni määramiseks käesoleva eeskirja kohaselt kasutatakse väikseima katsetulemusega režiimi.

#### 3.2.4. Sõiduki katsemass

Mõõtmisel peab sõiduki mass vastama töökorras sõiduki massile lubatud hälbele kuni 15 %.

#### 3.2.5. Rehvide valik ja seisund

Katsesõiduki rehvid valib sõiduki tootja ning need peavad vastama ühele rehvimõõtudest ja -tüüpidest, mis on tootja poolt asjaomasele sõidukile ette nähtud.

Rehvid peavad olema täidetud sõidukitootja poolt sõiduki katsemassi jaoks soovitatud rõhuni.

### 3.3. Katsetingimused

#### 3.3.1. Üldteave

Iga katsetingimuse puhul võib sõidukit katsetada kas sise- või välitingimustes.

Püsikiiruskatsete ja tagurduskatsete puhul võib sõidukit katsetada kas liikumisel või simuleeritud tingimustes. Simuleerimise korral saadetakse sõidukile signaale, mis simuleerivad sõiduki tegelikku kasutust.

Kui sõiduk on varustatud sise põlemismootoriga, tuleb viimane välja lülitada.

### 3.3.2. Püsikiiruskatsed

Katsed tehakse edasiliikival sõidukil või simuleeritud kiirusega sõidukil, nii et paigalseisva sõiduki helihoiatussüsteemile saadetakse väline signaal.

#### 3.3.2.1. Püsikiiruskatsed edasiliikumisel

Kui sõidukit katsetatakse välitingimustes, peab sõiduki liikumise kesktelg järgima võimalikult täpselt liikumise kesktelge  $CC'$  ja kogu katse peab kulgema püsikiirusel  $v_{\text{test}}$ . Sõiduki esipind peab katse alguses ületama joone  $AA'$  ja sõiduki tagapind peab katse lõpus ületama joone  $BB'$ , nagu näidatud joonisel 1a. Haagist, mida ei saa veduki küljest hõlpsasti lahti haakida, ei võeta joone  $BB'$  ületamisel arvesse.

Kui sõidukit katsetatakse sisetingsimustes, peab sõiduki esipind asuma joonel  $PP'$ , nagu näidatud joonisel 2a. Sõiduk säilib ühtlase katsekiiruse  $v_{\text{test}}$  vähemalt 5 sekundi vältel.

Püsikiiruskatsel 10 km/h on katsekiirus  $v_{\text{test}}$  10 km/h  $\pm$  2 km/h.

Püsikiiruskatsel 20 km/h on katsekiirus  $v_{\text{test}}$  20 km/h  $\pm$  1 km/h.

Automaatkäigukastiga sõidukitel tuleb käigukang viia tootja poolt ette nähtud tavapärasesse sõiduasendisse.

Manuaalkäigukastiga sõidukitel tuleb valida suurim ülekandearv, mis võimaldab saavutada sõiduki sihtkiirust mootori ühtlase pöörlemiskiirusel.

#### 3.3.2.2. Katsed simuleeritud püsikiirusega, nii et paigalseisva sõiduki helihoiatussüsteemile saadetakse väline signaal

Kui sõidukit katsetatakse sise- või välitingimustes, peab sõiduki esipind asuma joonel  $PP'$ , nagu näidatud joonisel 2b. Sõiduk säilib ühtlase simuleeritud katsekiiruse  $v_{\text{test}}$  vähemalt 5 sekundi vältel.

Püsikiiruskatsel 10 km/h on simuleeritud katsekiirus  $v_{\text{test}}$  10 km/h  $\pm$  0,5 km/h.

Püsikiiruskatsel 20 km/h on simuleeritud katsekiirus  $v_{\text{test}}$  20 km/h  $\pm$  0,5 km/h.

### 3.3.3. Tagurduskatsed

Katseid võib teha tagasiliikival sõidukil või simuleeritud kiirusega sõidukil, nii et helihoiatussüsteemile saadetakse väline signaal, või paigalseisval sõidukil.

#### 3.3.3.1. Tagurduskatse liikumisel

Kui sõidukit katsetatakse välitingimustes, peab sõiduki liikumise kesktelg järgima võimalikult täpselt liikumise kesktelge  $CC'$  ja kogu katse peab kulgema püsikiirusel  $v_{\text{test}}$ . Sõiduki tagapind peab katse alguses ületama joone  $AA'$  ja sõiduki esipind peab katse lõpus ületama joone  $BB'$ , nagu näidatud joonisel 1b. Haagist, mida ei saa veduki küljest hõlpsasti lahti haakida, ei võeta joone  $BB'$  ületamisel arvesse.

Kui sõidukit katsetatakse sisetingsimustes, peab sõiduki tagapind asuma joonel  $PP'$ , nagu näidatud joonisel 2b. Sõiduk säilib ühtlase katsekiiruse  $v_{\text{test}}$  vähemalt 5 sekundi vältel.

Püsikiiruskatsel 6 km/h on katsekiirus  $v_{\text{test}}$  6 km/h  $\pm$  2 km/h.

Automaatkäigukastiga sõidukitel tuleb käigukang viia tootja poolt ette nähtud tavapärasesse tagasikäigu asendisse.

Manuaalkäigukastiga sõidukitel tuleb valida tagasikäigu suurim ülekandearv, mis võimaldab saavutada sõiduki sihtkiirust mootori ühtlase pöörlemiskiirusel.

### 3.3.3.2. Tagurduskatse simuleeritud kiirusega, nii et paigalseisva sõiduki helihoiatussüsteemile saadetakse väline signaal.

Kui sõidukit katsetatakse sise- või välitingimustes, peab sõiduki tagapind asuma joonel PP', nagu näidatud joonisel 2b. Sõiduk säilitab ühtlase simuleeritud katsekiiruse  $v_{\text{test}}$  vähemalt 5 sekundi vältel.

Püsikiiruskatsel 6 km/h on simuleeritud katsekiirus  $v_{\text{test}} = 6 \text{ km/h} \pm 0,5 \text{ km/h}$ .

### 3.3.3.3. Tagurduskatse paigalseisul

Kui sõidukit katsetatakse sise- või välitingimustes, peab sõiduki tagapind asuma joonel PP', nagu näidatud joonisel 2b.

Katse ajal peab sõiduki käigukang olema tagasikäigu asendis ja pidur vabastatud.

## 3.4. Mõõtmistulemused ja registreeritavad väärtused

Mõlemal pool sõidukit tehakse igal katsetingimusel vähemalt neli mõõtmist.

Vahe- või lõpptulemuse arvutamiseks kasutatakse iga katsetingimuse kohta esimest nelja kehtivat järjestikust mõõtmistulemust 2 dB(A) piires külje kohta, kusjuures kehtetud tulemused on lubatud välja jätta.

Kui täheldatakse tavapärasest mürarõhust ilmselt erinevat mürataseme tippväärtust, ei võeta seda mõõtmistulemust arvesse. Liikuva (edasi- või tagasikäigul) sõiduki mõõtmisel välitingimustes registreeritakse iga mikrofoni asukoha kohta maksimaalne A-sageduskorrektsiooniga mürarõhutase ( $L_{\text{test},j}$ ) iga kord, kui sõiduk liigub joonest AA' jooneni PP', ja ümardatakse tulemus esimese kümnendkohani (nt XX,X). Sisetingimustes liikuva ning paigalseisva (edasi- või tagasikäigul) sõiduki mõõtmisel registreeritakse iga mikrofoni asukoha kohta maksimaalne A-sageduskorrektsiooniga mürarõhutase  $L_{\text{test},j}$  iga 5-sekundilise ajavahemiku kestel ja ümardatakse tulemus esimese kümnendkohani (nt XX,X).

$L_{\text{test},j}$  korrigeeritakse vaastavalt punktile 2.3.2, et saada  $L_{\text{testcorr},j}$ .

Iga maksimaalse A-sageduskorrektsiooniga mürarõhutase ja iga mikrofoni asukoha kohta esitatakse vastav 1/3 oktaavriba. Ühelegi mõõdetud 1/3 oktaavriba tulemusele ei tehta taustmüra korrigeerimist.

## 3.5. Andmete kogumine ja registreeritavad tulemused

Iga punktis 3.3 kirjeldatud katsetingimuse puhul ümardatakse taustmüra korrigeerimisega tulemused  $L_{\text{testcorr},j}$  ning neile vastavad 1/3 oktaavribad sõiduki kummalgi küljel aritmeetiliselt esimese kümnendkohani.

Lõplikud esitamisele kuuluvad A-sageduskorrektsiooniga mürarõhutase mõõtmistulemused  $L_{\text{crs } 10}$ ,  $L_{\text{crs } 20}$  ja  $L_{\text{reverse}}$  on kummagi külje kahe keskmise väiksemad väärtused, ümardatuna lähima täisarvuni. Lõplikud esitamisele kuuluvad 1/3 oktaavribad on sagedusribad, mis vastavad samale küljele, millele vastab esitatud A-sageduskorrektsiooniga mürarõhutase.

## 4. SAGEDUSE MUUTUSEGA SEOTUD KATSEMENETLUSED

### 4.1. Üldteave

Sageduse muutust käsitlevaid sätteid, mis on esitatud eeskirja punktis 6.2.3, kontrollitakse ühel järgmistest tootja poolt valitud katsemeetoditest.

Meetod A Terviksõiduki katsetamine välitingimustes katserajal liikumisel

Meetod B Terviksõiduki katsetamine välitingimustes katserajal paigalseisul nii, et väline signaaligeneraator saadab sõiduki helihoiatussüsteemile signaale, simuleerides sõiduki liikumist

- Meetod C Terviksõiduki katsetamine sisetingimustes liikumisel veojõustendil
- Meetod D Terviksõiduki katsetamine sisetingimustes paigalseisul nii, et väline signaaligeneraator saadab sõiduki helihoiatussüsteemile signaale, simuleerides sõiduki liikumist
- Meetod E Sõiduki helihoiatussüsteemi katsetamine ilma sõidukita sisetingimustes paigalseisul nii, et väline signaaligeneraator saadab sõiduki helihoiatussüsteemile signaale, simuleerides sõiduki liikumist

Rajatisel esitatavad nõuded ning sõiduki ja katse korralduse tehniline kirjeldus peavad vastama käesoleva lisa punktide 1, 2, 3.1 ja 3.2 sätetele sõltuvalt valitud katsemeetodist, kui järgmistes punktides ei ole sätestatud teisiti või esitatud täiendavaid nõudeid.

Ühelegi mõõtmisele ei tehta taustmüra korrigeeringu. Välistingimustes mõõtmisel tuleb olla eriti hoolikas. Igasuguseid taustmürast põhjustatud häiringuid tuleb vältida. Kui täheldatakse tavasignaalist ilmselt erinevat mürataseme tippväärtust, ei võeta seda mõõtmistulemust arvesse.

#### 4.2. Mõõteseadmed ja signaali töötlemine

Analüsaatori seaded lepatakse kokku tootja ja tehnilise teenistuse vahel, et esitada andmeid vastavalt kõnealustele nõuetele.

Müraanalüüsi süsteem peab võimaldama analüüsivõime lugemivõtu sagedusel ja sagedusvahemikus, mis hõlmab kõiki asjaspuutuvaid sagedusi. Sageduste eraldusvõime peab olema piisav, et eristada mitmesuguste katsetingimuste sagedusi.

#### 4.3. Katsemeetodid

##### 4.3.1. Meetod A – välitingimustes ja liikuva sõidukiga

Sõidukit katsetatakse samal välikatserajatisel ja samades üldtingimustes nagu sõiduki püsikiiruskatse puhul (vt punkt 3.3.2).

Sõiduki müraemissiooni mõõdetakse sihtkiirustel 5–20 km/h astmega 5 km/h ning lubatud hälbe  $\pm 2$  km/h kiirusel 10 km/h või alla selle ja  $\pm 1$  km/h mis tahes muul kiirusel. Väikseim sihtkiirus on 5 km/h. Kui sõidukit ei ole võimalik sellel kiirusel nõutud täpsusega juhtida, kasutatakse selle asemel väikseimat võimalikku kiirust alla 10 km/h.

##### 4.3.2. Meetod B ja Meetod D – väli- või sisetingimustes ja paigalseisva sõidukiga

Sõidukit katsetatakse katserajatisel, kus sõiduk saab vastu võtta helihoiatussüsteemile saadava välise kiirusesignaali, mis simuleerib sõiduki liikumist. Mikrofonide asukohad peavad vastama joonisel 2a esitatud terviksõiduki katsetingimustele. Sõiduki esipind peab asuma joonel PP'.

Sõiduki müraemissiooni mõõdetakse simuleeritud kiirustel 5–20 km/h astmega 5 km/h ning lubatud hälbe  $\pm 0,5$  km/h igal katsekiirusel.

##### 4.3.3. Meetod C – sisetingimustes ja liikuva sõidukiga

Sõiduk paigaldatakse sisekatserajatisel ja käitatakse veojõustendil samal viisil nagu välitingimustes. Kõik mikrofonide asukohad peavad vastama joonisel 2a esitatud sõiduki katsetingimustele. Sõiduki esipind peab asuma joonel PP'.

Sõiduki müraemissiooni mõõdetakse sihtkiirustel 5–20 km/h astmega 5 km/h ning lubatud hälbe  $\pm 2$  km/h kiirusel 10 km/h või alla selle ja  $\pm 1$  km/h mis tahes muul kiirusel. Väikseim sihtkiirus on 5 km/h. Kui sõidukit ei ole võimalik sellel kiirusel nõutud täpsusega juhtida, kasutatakse selle asemel väikseimat võimalikku kiirust alla 10 km/h.

## 4.3.4. Meetod E

Sõiduki helihoiatussüsteem paigaldatakse järgalt sisekatserajatisse tootja poolt kindlaks määratud vahendite abil. Mõteseadme mikrofon asetatakse sõiduki helihoiatussüsteemist 1 meetri kaugusele suunas, kus subjektiivne müratase on kõrgeim, ning kõrgusele, mis ligikaudselt vastab sõiduki helihoiatussüsteemi helikiirguse levimiskõrgusele.

Müraemissiooni mõõdetakse simuleeritud kiirustel 5–20 km/h astmega 5 km/h ning lubatud hälbe  $\pm 0,5$  km/h igal katsekiirusel.

## 4.4. Mõõtmistulemused

## 4.4.1. Katsemeetod A

Igal punktis 4.3.1 nimetatud kiirusel tehakse vähemalt neli mõõtmist. Müra salvestatakse iga mikrofoni asukoha kohta iga kord, kui sõiduk liigub joonest AA' jooneni BB'. Igast mõõtmisest võetakse täiendavaks analüüsiks proovisegment joonest AA' kuni 1 meetrini enne joont PP'.

## 4.4.2. Katsemeetodid B, C, D ja E

Tekitatud müra mõõdetakse igal eelmistes punktides sätestatud kiirusel vähemalt 5 sekundi vältel.

## 4.5. Signaali töötlemine

Iga salvestatud müranäidise puhul määratakse keskmine võimsusvahemik Hanni funktsiooni abil ja vähemalt 66,6 % keskmise kattuvusega. Sageduste eraldusvõime peab olema piisav, et võimaldada sageduse muutuse eristamist igal sihttingimusel. Registreeritav kiirus proovisegmendis on sõiduki keskmine kiirus proovisegmendi ajal, ümardatuna esimese kümnendkohani.

Katsemeetodil A määratakse sagedus, mis peab kiiruse muutudes muutuma, iga proovisegmendi kohta. Registreeritav sagedus sihttingimuse puhul  $f_{\text{speed}}$  on mõõtmistel saadud sageduste matemaatiline keskmine, mis ümardatakse lähima täisarvuni. Registreeritav kiirus sihttingimuse puhul on nelja proovisegmendi matemaatiline keskmine.

Tabel 4

Sageduse muutumise analüüs sihttingimuste ja külgede kaupa

Sihtkiirus	Katseõidu number sihttingimusel	Registreeritud kiirus (proovisegmendi keskmine)	Asjassepuutuv sagedus ( $f_{j, \text{speed}}$ )	Registreeritud kiirus sihttingimuse kohta (registreeritud kiiruste keskmine)	Registreeritud asjassepuutuv sagedus sihttingimuse kohta ( $f_{\text{speed}}$ )
km/h	Nr	km/h	Hz	km/h	Hz
5	1				
	2				
	3				
	4				



Sihtkiirus	Katsesõidu number sihttingimusel	Registreeritud kiirus (proovisege- mendi keskmine)	Asjassepuutuv sa- gedus ( $f_{j, \text{speed}}$ )	Registreeritud kiirus sihttingimuse kohta (registreeri- tud kiiruste kesk- mine)	Registreeritud asjas- sepuutuv sagedus sihttingimuse kohta ( $f_{\text{speed}}$ )
km/h	Nr	km/h	Hz	km/h	Hz
10	1				
	2				
	3				
	4				
15	1				
	2				
	3				
	4				
20	1				
	2				
	3				
	4				

Kõigi muude katsemeetodite puhul kasutatakse täiendavateks arvutusteks tuletatud sagedusvahemikku.

#### 4.5.1. Andmete kogumine ja registreeritavad tulemused

Täiendavateks arvutusteks kasutatakse sagedust, mida kavatakse muuta. Võrdlussageduseks  $f_{\text{ref}}$  võetakse kõige väiksema registreeritud katsekiiruse sagedus ümardatuna lähima täisarvuni.

Muude sõiduki kiiruste puhul võetakse sagedusvahemiku analüüsiks vastavad lähima täisarvuni ümardatud muutunud sagedused. Signaali sageduse muutus  $\Delta f$  arvutatakse võrrandi 1 põhjal:

$$\Delta f = \left\{ \left[ (f_{\text{speed}} - f_{\text{ref}}) / (v_{\text{test}} - v_{\text{ref}}) \right] / f_{\text{ref}} \right\} \cdot 100 \quad \text{Võrrand 1}$$

kus:

$f_{\text{speed}}$  on sagedus kiiruse etteantud väärtusel;

$f_{\text{ref}}$  on sagedus võrdluskiirusel 5 km/h või madalaimal registreeritud kiirusel;

$v_{\text{test}}$  on sõiduki tegelik või simuleeritud kiirus, mis vastab sagedusele  $f_{\text{speed}}$ ;

$v_{\text{ref}}$  on sõiduki tegelik või simuleeritud kiirus, mis vastab sagedusele  $f_{\text{ref}}$ .

Tulemused esitatakse järgmises tabelis:

Tabel 5

**Iga analüüsitud sageduse kohta täidetav aruandetabel**

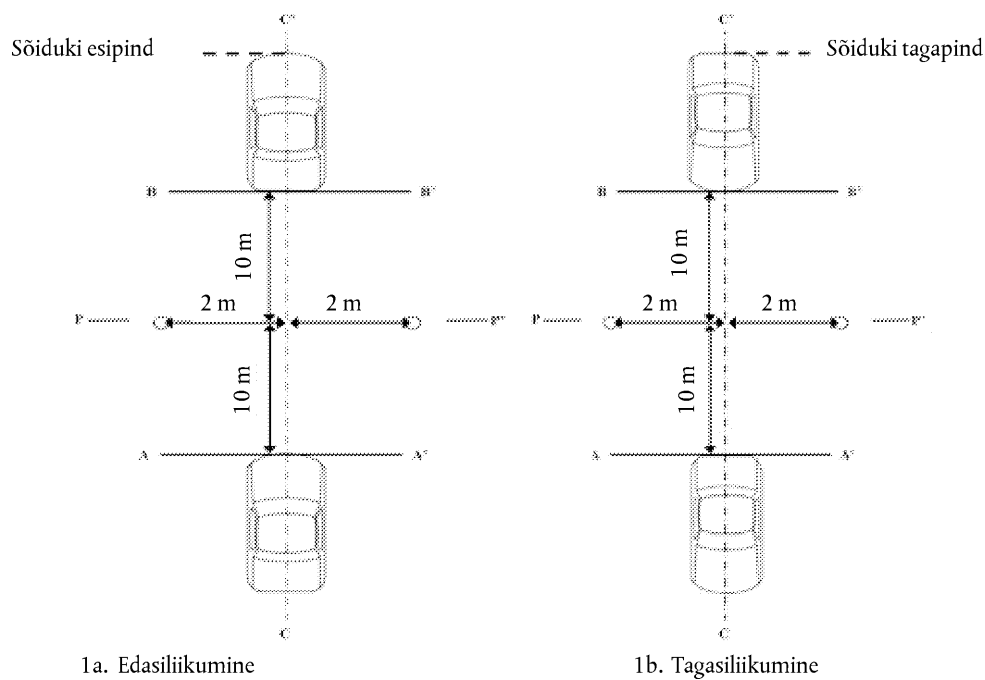
		Katsetulemused sihtkiirustel			
		5 km/h (võrdluskiirus)	10 km/h	15 km/h	20 km/h
Registreeritud kiirus	km/h				
Sagedus, $f_{\text{speed}}$ , vasak külg	Hz				
Sagedus, $f_{\text{speed}}$ , parem külg	Hz				
Sageduse muutus, vasak külg	%	Puudub			
Sageduse muutus, parem külg	%	Puudub			

## LIIDE

## JONISED JA VOOSKEEMID

Joonised 1a ja 1b

## Väritingimustes liikuvate sõidukite mõõtmisasendid

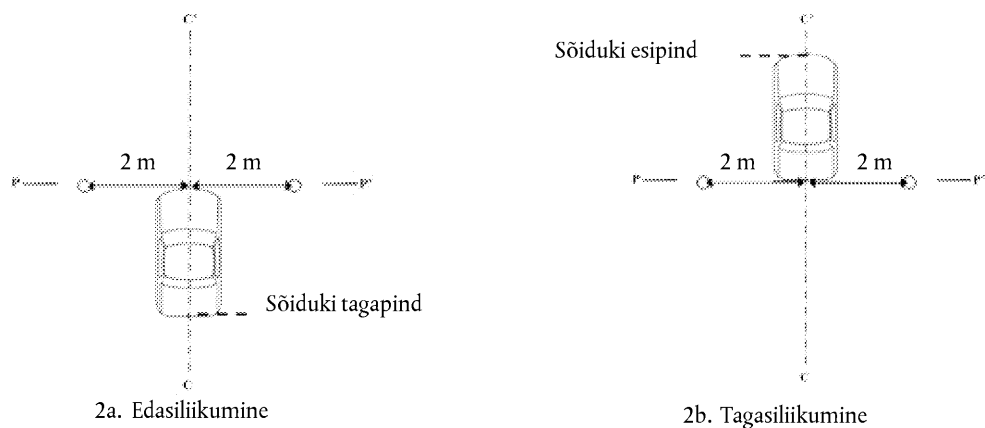


1a. Edasiliikumine

1b. Tagasiliikumine

Joonised 2a ja 2b

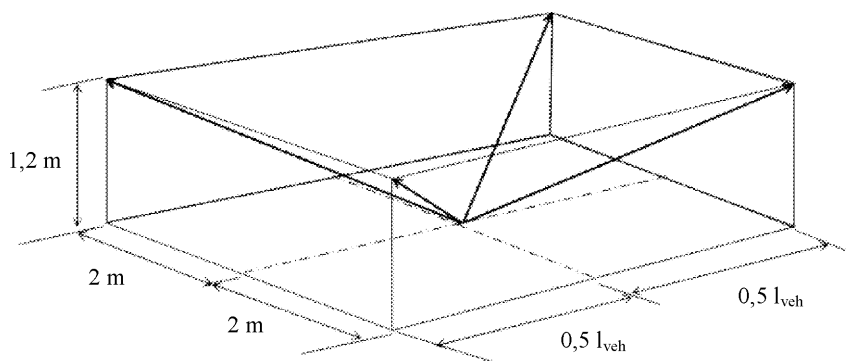
## Sisetingimustes liikuvate ja paigalseisul sõidukite mõõtmisasendid



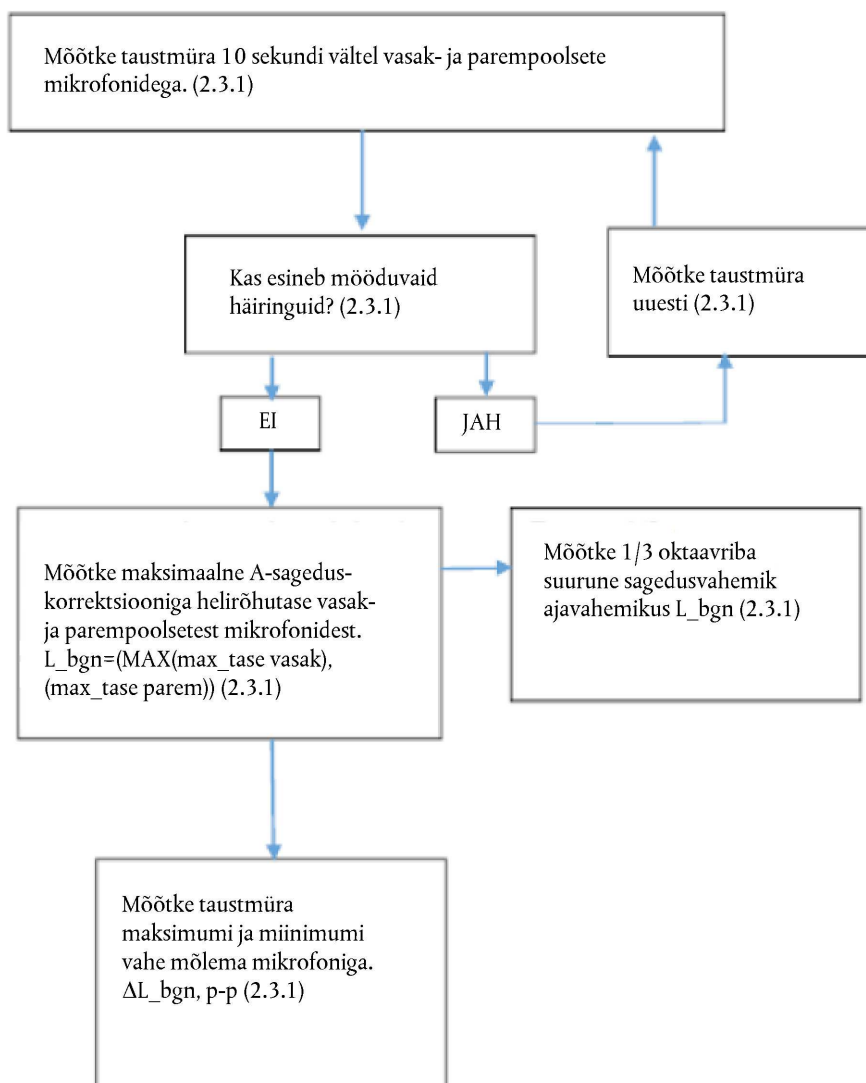
2a. Edasiliikumine

2b. Tagasiliikumine

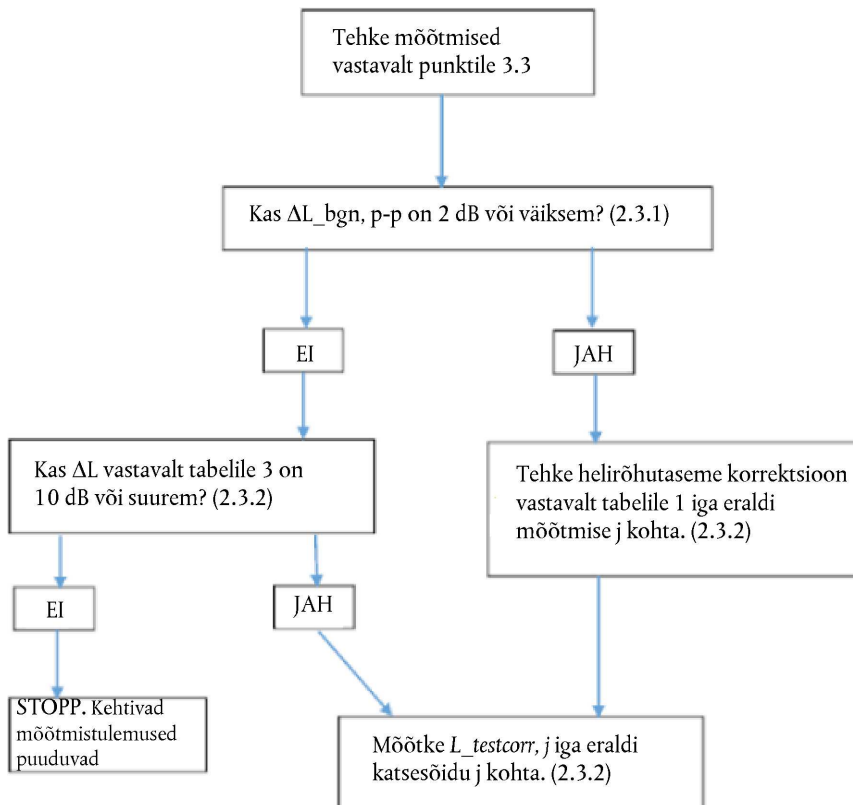
Joonis 3

**Poolkajavaba ruumi miinimumsuurus**

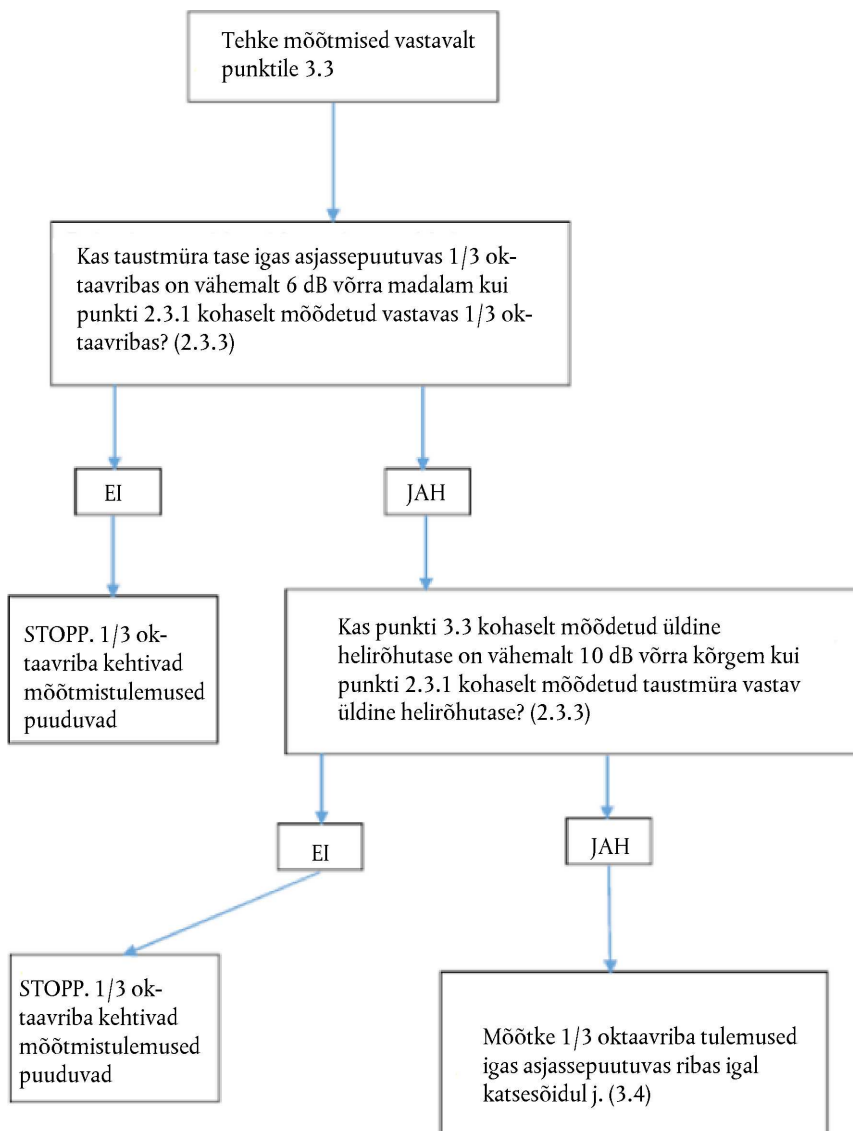
Joonis 4

**Taustmüra ulatuse määramine**

Joonis 5

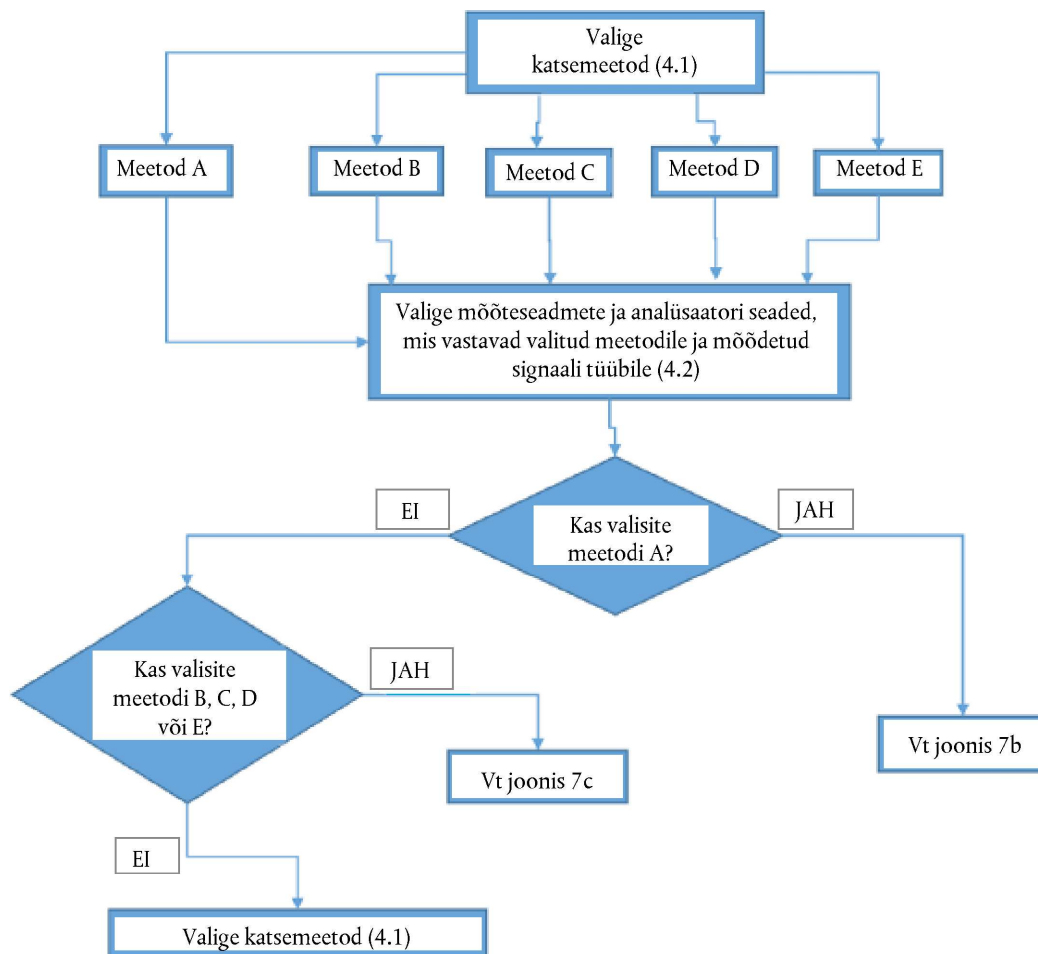
**Sõiduki A-sageduskorrektsiooniga mürarõhutaseme mõõtmise korrektsioonikriteeriumid**

Joonis 6

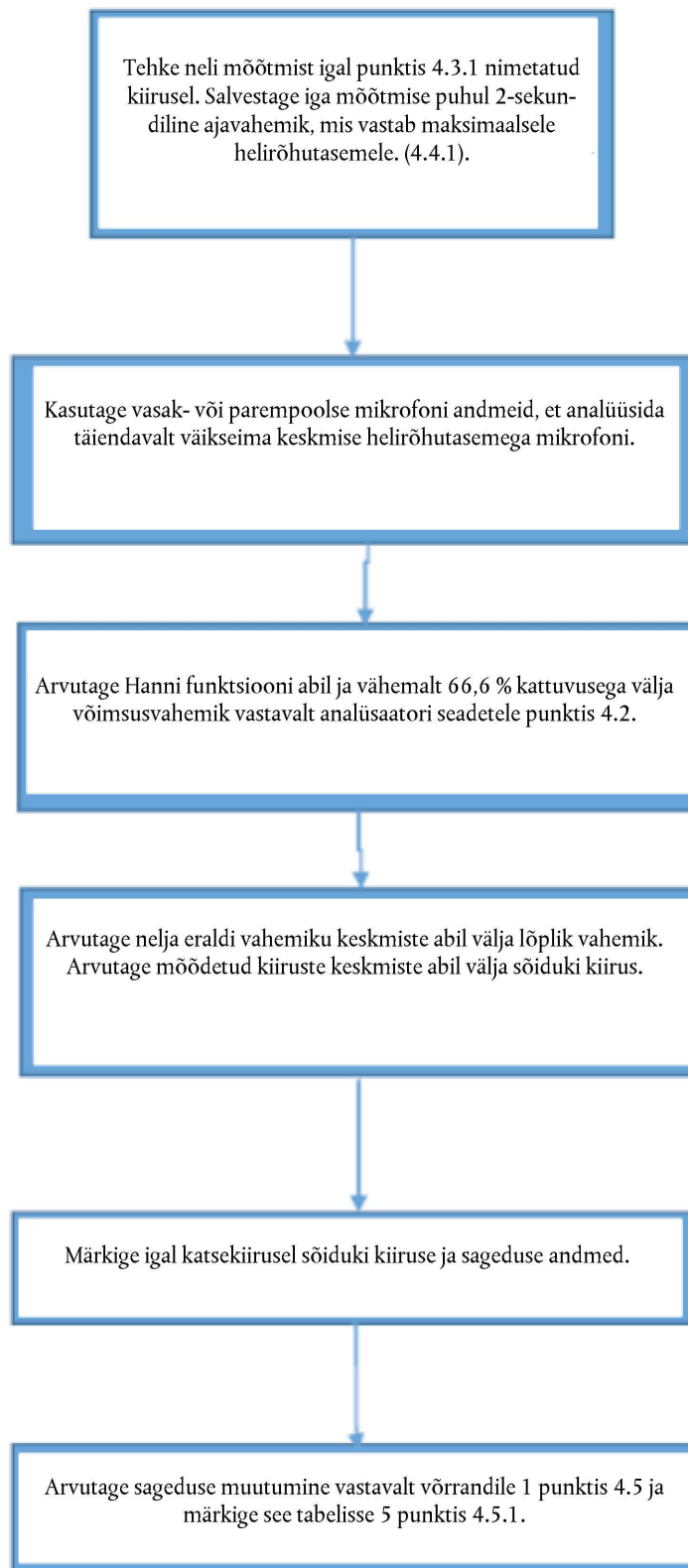
**Taustmüra käsitlevad nõuded 1/3 oktaavribades analüüsimiseks**

Joonis 7a

## Katsemenetlused sageduse muutuse mõõtmiseks

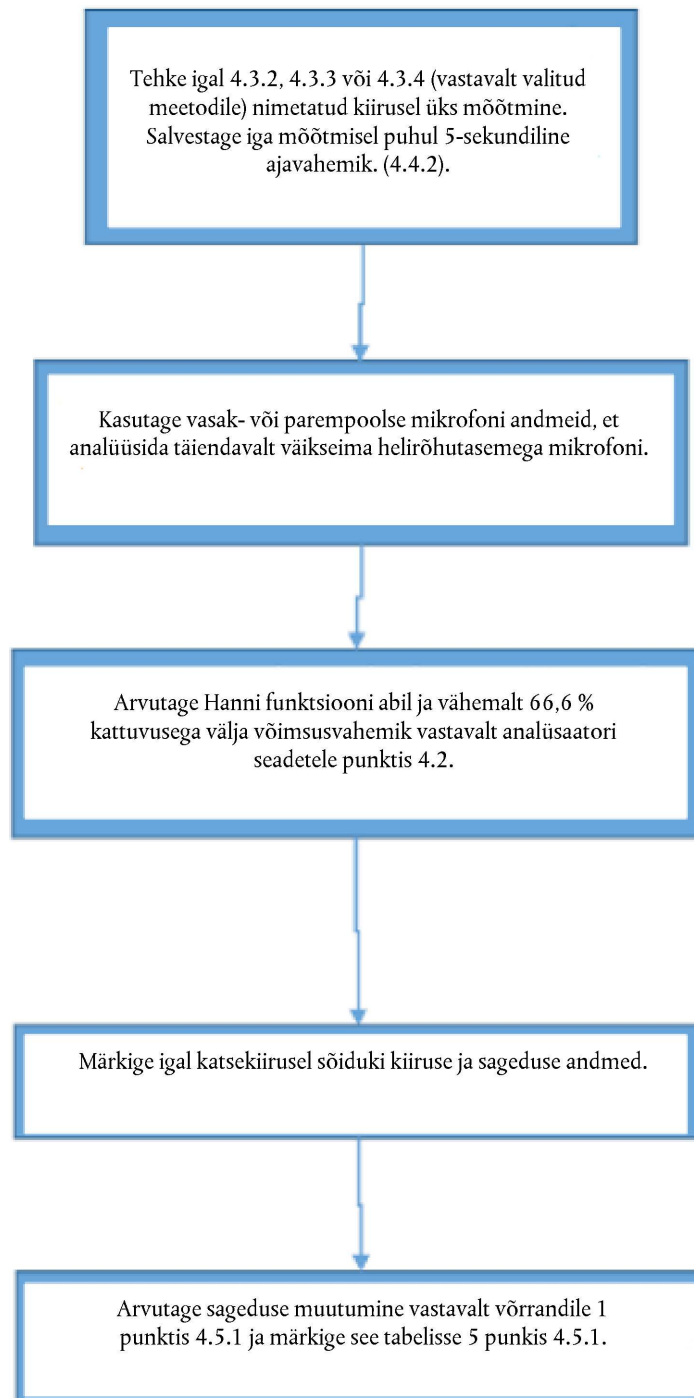


## Joonis 7b

**Katsemenetlused sageduse muutuse mõõtmiseks, meetod A**



## Joonis 7c

**Katsemenetlused sageduse muutuse mõõtmiseks, meetodid B, C, D ja E**





ISSN 1977-0650 (elektroniline väljaanne)  
ISSN 1725-5082 (paberväljaanne)



**Euroopa Liidu Väljaannete Talitus**  
2985 Luxembourg  
LUKSEMBURG

**ET**