

Az Európai Unió Hivatalos Lapja

L 9



Magyar nyelvű kiadás

Jogszabályok

60. évfolyam

2017. január 13.

Tartalom

II Nem jogalkotási aktusok

NEMZETKÖZI MEGÁLLAPODÁSOK

- ★ **Értesítés az egyrészről az Európai Unió és tagállamai, másrészről a Vietnami Szocialista Köztársaság közötti átfogó partnerségi és együttműködési keretmegállapodás hatálybalépéséről** 1

RENDELETEK

- ★ **A Bizottság (EU) 2017/67 felhatalmazáson alapuló rendelete (2016. november 4.) az élelmiszerlánc, az állategészségügy és állatjólléttel, valamint a növényegészségügygel és a növényi szaporítóanyagokkal kapcsolatos kiadások kezelésére vonatkozó rendelkezések megállapításáról szóló 652/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet II. mellékletének az állatbetegségek és zoonózisok említett mellékletben foglalt jegyzékének kiegészítésével történő módosításáról** 2
- ★ **A Bizottság (EU) 2017/68 végrehajtási rendelete (2017. január 9.) az állatok etetésére szolgáló készítmények (KN-kód: 2309) keményítőtartalmának meghatározására szolgáló analitikai módszer megállapításáról szóló 121/2008/EK rendelet módosításáról** 4
- A Bizottság (EU) 2017/69 végrehajtási rendelete (2017. január 12.) az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról 6

HATÁROZATOK

- ★ **A Bizottság (EU) 2017/70 határozata (2016. július 25.) a Spanyolország által a Centro de ensayos de alta tecnología ferroviaria de Antequera (CEATF) finanszírozására nyújtott és részlegesen végrehajtott SA.37185 (2015/C) (korábbi 2013/N) számú állami támogatásról (az értesítés a C(2016) 4573. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾** 8

⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg.

NEMZETKÖZI MEGÁLLAPODÁSOKKAL LÉTREHOZOTT SZERVEK ÁLTAL ELFOGADOTT JOGI
AKTUSOK

- ★ Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ EGB) 138. számú előírása –
Egységes rendelkezések a csendes közúti járművek korlátozott hallhatóságuk tekintetében
történő jóváhagyásáról [2017/71] 33

II

(Nem jogalkotási aktusok)

NEMZETKÖZI MEGÁLLAPODÁSOK

Értesítés az egyrészt az Európai Unió és tagállamai, másrészt a Vietnami Szocialista Köztársaság közötti átfogó partnerségi és együttműködési keretmegállapodás hatálybalépéséről

Az egyrészt az Európai Unió és tagállamai, másrészt a Vietnami Szocialista Köztársaság közötti átfogó partnerségi és együttműködési keretmegállapodás ⁽¹⁾ 2016. október 1-jén hatályba lépett, miután a keretmegállapodás 63. cikkének 1. bekezdésében előírt eljárás 2016. szeptember 29-én lezárult.

⁽¹⁾ HL L 329., 2016.12.3., 8. o.

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG (EU) 2017/67 FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELETE

(2016. november 4.)

az élelmiszerláncsal, az állategészségüggyel és állatjóléttel, valamint a növényegészségüggyel és a növényi szaporítóanyagokkal kapcsolatos kiadások kezelésére vonatkozó rendelkezések megállapításáról szóló 652/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet II. mellékletének az állatbetegségek és zoonózisok említett mellékletben foglalt jegyzékének kiegészítésével történő módosításáról

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az élelmiszerláncsal, az állategészségüggyel és állatjóléttel, valamint a növényegészségüggyel és a növényi szaporítóanyagokkal kapcsolatos kiadások kezelésére vonatkozó rendelkezések megállapításáról, a 98/56/EK, a 2000/29/EK és a 2008/90/EK tanácsi irányelv, a 178/2002/EK, a 882/2004/EK és a 396/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, a 2009/128/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv és az 1107/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 66/399/EGK, a 76/894/EGK és a 2009/470/EK tanácsi határozat hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. május 15-i 652/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 10. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) A 652/2014/EU rendelet 10. cikke (2) bekezdésének a) és c) pontjában említett, figyelembe veendő különleges feltételek teljesülnek az Állat-egészségügyi Világszervezet (OIE) által „peste des petits ruminants” néven említett kiskérődzők pestise, a juhhimlő, a kecskehimlő és a bőrcsomósodáskór esetében, amelyeket jelenleg csak a szóban forgó rendelet I. melléklete tartalmaz; a melléklet azon betegségeket foglalja magában, amelyekkel kapcsolatban a biztonsági intézkedések támogathatók az említett rendelet 6. cikke alapján.
- (2) A kiskérődzők pestise a juhok és a kecskék nagyon fertőző, Kelet-Afrikában, az Arab-félszigeten, a közel-keleti országokban és Indiában endémiás vírusos betegsége. Afrikában és Ázsiában széles körben elterjedt betegség, törökországi és észak-afrikai előfordulása 2014 óta ismert.
- (3) A kiskérődzők pestise közvetlen érintkezés útján terjed, és elsősorban fertőzött állatok szállításával kerül be a fertőzésmentes területekre. Míg a kecskék közismerten fogékonyabbak a fertőzésre, mint a juhok, ez utóbbiak esetében előfordulhat, hogy a fertőzés tünetek kialakulása nélkül lappang.
- (4) A juhhimlő és a kecskehimlő a juhok és a kecskék kecskehimlővírusok által előidézett, nagyon fertőző, súlyos betegségei, amelyek súlyosan érintik a juh- és kecsketenyésztés jövedelmezőségét, valamint zavart okoznak az Unión belüli kereskedelemben és a harmadik országokba irányuló exportban.
- (5) A juhhimlő és a kecskehimlő észak-afrikai országokban, valamint közel-keleti és ázsiai országokban endémiás betegségek, és szomszédos harmadik országokból ismételt bejutnak Görögországba és Bulgáriába.

⁽¹⁾ HL L 189., 2014.6.27., 1. o.

- (6) A bőrcsomósodáskór a szarvasmarhák rovar vektorok által terjesztett, nagyon fertőző vírusos betegsége, amely súlyosan érintheti a szarvasmarha-tenyésztés jövedelmezőségét, valamint zavart okoz az Unión belüli kereskedelemben és a harmadik országokba irányuló exportban. A betegség a legtöbb afrikai országban endémiás, de 2012-ben és 2013-ban a Közel-Keletre és Törökországba is áterjedt. 2015. augusztus óta több alkalommal is járvány tört ki Görögországban, a betegség 2016 márciusában Bulgáriában, majd azt követően számos nyugat-balkáni országban is elterjedt.
- (7) A juhhimlő, a kecskehimlő és a bőrcsomósodáskór tekintetében a járványügyi helyzet gyorsan változik, a betegségek az Unión belül is gyorsan továbbterjednek, és jelentős negatív hatást gyakorolnak az állattenyésztésre és -kereskedelemre.
- (8) Ezenkívül az Európai Élelmiszerbiztonsági Hatóság (EFSA) a Bizottság kérésére tudományos szakvéleményeket adott ki az Unió által a kiskérődzők pestise ⁽¹⁾, a juhhimlő és a kecskehimlő ⁽²⁾, valamint a bőrcsomósodáskór ⁽³⁾ korai észlelése érdekében végrehajtandó megfigyelési rendelkezésekről, hogy azoknak megfelelően eljárva el lehessen kerülni a betegségek terjedését, és rövid időn belül fel lehessen számolni azokat.
- (9) Ezért a fent említett betegségek korai felismerésére szolgáló megfelelő éves vagy többéves megfigyelési programok végrehajtása érdekében a kiskérődzők pestisét, a juhhimlőt, a kecskehimlőt és a bőrcsomósodáskórt fel kell venni az állatbetegségeknek és zoonózisoknak a 652/2014/EU rendelet II. mellékletében foglalt jegyzékébe. A 652/2014/EU rendelet 10. cikkének (2) bekezdése feljogosítja a Bizottságot, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy kiegészítse az állatbetegségeknek és zoonózisoknak a szóban forgó rendelet II. mellékletében foglalt jegyzékét. A Bizottság csak a 652/2014/EU rendelet II. mellékletének módosítása révén egészítheti ki az említett mellékletben foglalt jegyzékét.
- (10) A 652/2014/EU rendelet II. mellékletét ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 652/2014/EU rendelet II. melléklete a következő állatbetegségekkel egészül ki: „kiskérődzők pestise, juhhimlő, kecskehimlő és bőrcsomósodáskór”.

2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2016. november 4-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ EFSA AHAW-panel (Az EFSA állat-egészségügyi és állatjóléti tudományos testülete), 2015. Scientific Opinion on peste des petits ruminants (Tudományos szakvélemény a kiskérődzők pestisééről) EFSA Journal 2015;13(1):3985.

⁽²⁾ EFSA AHAW-panel (Az EFSA állat-egészségügyi és állatjóléti tudományos testülete), 2014. Scientific Opinion on sheep and goat pox (Tudományos szakvélemény a juh- és kecskehimlőről). The EFSA Journal 2014; 12(11):3885.

⁽³⁾ EFSA AHAW-panel (Az EFSA állat-egészségügyi és állatjóléti tudományos testülete), 2016. Urgent advice on lumpy skin disease (Sürgős szaktanács a bőrcsomósodáskóról). The EFSA Journal 2016; 14(8):4573.

A BIZOTTSÁG (EU) 2017/68 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**(2017. január 9.)****az állatok etetésére szolgáló készítmények (KN-kód: 2309) keményítőtartalmának meghatározására szolgáló analitikai módszer megállapításáról szóló 121/2008/EK rendelet módosításáról**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Unió Vámkódex létrehozásáról szóló, 2013. október 9-i 952/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 57. cikke (4) bekezdésére és 58. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) A 2658/87/EGK tanácsi rendelet ⁽²⁾ mellékletét képező Kombinált Nomenklátúra 2309 vámtarifaszáma alá tartozó vámtarifaszámokhoz az állatok etetésére szolgáló készítményeket keményítőtartalmuk alapján kell besorolni.
- (2) A besorolás céljára a 121/2008/EK bizottsági rendelet ⁽³⁾ enzimes analitikai módszer használatát írja elő az állatok etetésére szolgáló készítmények keményítőtartalmának meghatározására.
- (3) Amennyiben az említett készítmények szójatermékeket is tartalmaznak, keményítőtartalmuk egyaránt meghatározható polarimetriás módszerrel vagy enzimes analitikai módszerrel. Azonban a két módszer lényegesen eltérő végeredményekhez vezet, és a polarimetriás módszerről kiderült, hogy nem is alkalmas a szójatermékeket tartalmazó készítmények keményítőtartalmának meghatározására, mivel pontatlan eredményt ad.
- (4) Ezért a 121/2008/EK rendelet 1. cikkében szereplő, azon takarmány-alapanyagokat felsoroló listát, amelyek esetében a készítmény keményítőtartalmát enzimes analitikai módszerrel kell meghatározni, ki kell egészíteni a szójatermékekkel, egyértelművé téve, hogy a vámhatóságoknak melyik módszert kell alkalmazniuk, és ezáltal biztosítva a besorolás egységességét a különböző tagállamokban.
- (5) A 121/2008/EK rendelet 1. cikkét indokolt ennek megfelelően módosítani.
- (6) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a Vámkódexbizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 121/2008/EK rendelet 1. cikke a következő k) ponttal egészül ki:

„k) szójatermékek.”

2. cikkEz a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.⁽¹⁾ HL L 269., 2013.10.10., 1. o.⁽²⁾ A Tanács 2658/87/EGK rendelete (1987. július 23.) a vám- és a statisztikai nomenklatúráról, valamint a Közös Vámtarifáról (HL L 256., 1987.9.7., 1. o.).⁽³⁾ A Bizottság 121/2008/EK rendelete (2008. február 11.) az állatok etetésére szolgáló készítmények (KN-kód: 2309) keményítőtartalmának meghatározására szolgáló analitikai módszer megállapításáról (HL L 37., 2008.2.12., 3. o.).

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2017. január 9-én.

*a Bizottság részéről,
az elnök nevében,
Stephen QUEST
főigazgató
Adóügyi és Vámuniós Főigazgatóság*

A BIZOTTSÁG (EU) 2017/69 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**(2017. január 12.)****az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági termékpiacok közös szervezésének létrehozásáról és a 922/72/EGK, a 234/79/EGK, az 1037/2001/EK és az 1234/2007/EK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013. december 17-i 1308/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾,tekintettel az 1234/2007/EK tanácsi rendeletnek a gyümölcs- és zöldség-, valamint a feldolgozottgyümölcs- és feldolgozottzöldség-ágazatra alkalmazandó részletes szabályainak a megállapításáról szóló, 2011. június 7-i 543/2011/EU bizottsági végrehajtási rendeletre ⁽²⁾ és különösen annak 136. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az Uruguayi Forduló többoldalú kereskedelmi tárgyalásai eredményeinek megfelelően az 543/2011/EU végrehajtási rendelet a XVI. mellékletének A. részében szereplő termékek és időszakok tekintetében meghatározza azokat a szempontokat, amelyek alapján a Bizottság rögzíti a harmadik országokból történő behozatalra vonatkozó átalányértékeket.
- (2) Az 543/2011/EU végrehajtási rendelet 136. cikke (1) bekezdése alapján a behozatali átalányérték számítására munkanaponként, változó napi adatok figyelembevételével kerül sor. Ezért helyénvaló előírni, hogy e rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján lépjen hatályba,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 543/2011/EU végrehajtási rendelet 136. cikkében említett behozatali átalányértékeket e rendelet melléklete határozza meg.

2. cikkEz a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2017. január 12-én.

a Bizottság részéről,

az elnök nevében,

Jerzy PLEWA

főigazgató

Mezőgazdasági és Vidékfejlesztési Főigazgatóság

⁽¹⁾ HL L 347., 2013.12.20., 671. o.⁽²⁾ HL L 157., 2011.6.15., 1. o.

MELLÉKLET

Az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek

(EUR/100 kg)		
KN-kód	Országkód ⁽¹⁾	Behozatali átalányérték
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
	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

⁽¹⁾ Az országoknak a Közösség harmadik országokkal folytatott külkereskedelmére vonatkozó statisztikáról szóló 471/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek az országok és területek nomenklatúrájának frissítése tekintetében történő végrehajtásáról szóló, 2012. november 27-i 1106/2012/EU bizottsági rendeletben (HL L 328., 2012.11.28., 7. o.) meghatározott nomenklatúrája szerint. A „ZZ” jelentése „egyéb származás”.

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG (EU) 2017/70 HATÁROZATA

(2016. július 25.)

a Spanyolország által a Centro de ensayos de alta tecnología ferroviaria de Antequera (CEATF) finanszírozására nyújtott és részlegesen végrehajtott SA.37185 (2015/C) (korábbi 2013/N) számú állami támogatásról

(az értesítés a C(2016) 4573. számú dokumentummal történt)

(Csak a spanyol nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután a fent hivatkozott rendelkezéseknek megfelelően értesítést küldött az érdekelt feleknek észrevételeik megtételére ⁽¹⁾, és tekintettel azok észrevételeire,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

- (1) 2013. augusztus 5-i levelében Spanyolország előzetesen értesítette a Bizottságot egy antequerai vasúticsúcstechnológia-tesztközpont (*Centro de Ensayos de Alta Tecnología Ferroviaria de Antequera*, a továbbiakban: CEATF) állami támogatásáról. A bejelentést 2013. szeptember 30-án vették nyilvántartásba. A Bizottság 2013. november 28-i, 2014. március 28-i, július 25-i és december 5-i leveleiben kiegészítő információkat kért, amire a spanyol hatóságok 2014. február 6-i, május 20-i, október 15-i és 2015. január 23-i levelekben válaszoltak.
- (2) 2015. március 23-i levelében a Bizottság arról értesítette Spanyolországot, hogy eljárást indít a Szerződés 108. cikke (2) bekezdésének megfelelően a fent említett intézkedés vonatkozásában.
- (3) Az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat) az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽²⁾ tették közzé. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket a támogatással kapcsolatos észrevételeik benyújtására.
- (4) A Bizottság kérésére 2015. május 28-án találkozóra került sor a spanyol hatóságokkal. Spanyolország 2015. július 2-án nyújtotta be az eljárás megindításáról szóló határozatra vonatkozó észrevételeit. A Bizottság 2015. szeptember 8-i, október 15-i és 2016. január 15-i leveleiben kiegészítő információkat kért, amire a spanyol hatóságok 2015. szeptember 28-i, november 13-i és 2016. január 21-i levelekben válaszoltak.
- (5) A Bizottság a vasúti ágazatban működő vállalatok észrevételeit 2015. július 7-én, 9-én, 10-én, 16-án, 17-én és 23-án kapta meg. Az említett tíz vállalat között vasúti üzemeltetők, vasútjármű-gyártók, illetve virtuális tesztkörnyezetet és -anyagokat biztosító vállalatok vannak.

⁽¹⁾ HL C 188., 2015.6.5., 10. o.

⁽²⁾ Vö. az 1. lábjegyzettel.

- (6) A Bizottság a vállalatok észrevételeit 2015. szeptember 24-i levelében továbbította Spanyolországban, amelyre Spanyolország 2015. október 14-i levelében válaszolt.
- (7) Végül pedig a spanyol hatóságok 2013. július 26-án, a Spanyolországban akkor hatályos multiregionális operatív program ⁽³⁾ részeként finanszírozandó „nagyprojektként” nyújtották be a projektet a Bizottság Regionális és Várospolitikai Főigazgatóságának, ugyanabban a formában, ahogy később, 2013. szeptember 30-án megküldték a Versenypolitikai Főigazgatóságának. A spanyol hatóságok 2015. április 14-i levelükben visszavonták a projektet.

2. AZ INTÉZKEDÉS RÉSZLETES LEÍRÁSA

2.1. A CEATF-project célja és ismertetése

- (8) A bejelentett intézkedés egy olyan kutatási infrastruktúra állami támogatását érinti, amely nagy sebességű vasúti járművek és a hozzájuk kapcsolódó berendezések tesztelését végző tesztközpontként működne. A CEATF-project célja, hogy olyan egyedülálló európai infrastruktúraként működjön, amellyel lebonyolíthatók a nagy sebességű vasúti járművek előírt tesztelési, ellenőrzési és jóváhagyási eljárásai.
- (9) A CEATF-project infrastruktúrája olyan vasúti hálózatról áll, amelyen a vonatok igen nagy sebességgel (akár 520 km/h-val) haladhatnak, továbbá olyan kiegészítő létesítményeket fog össze, amelyekben mobil vasúti berendezések, infrastruktúra és felépítményelemek kutatásával, jóváhagyásával és beállításával kapcsolatos feladatok végezhetők. Ez azt jelenti, hogy a központ alkalmas arra, hogy létesítményeiben vasúti járműrendszerdinamikával, vontatási és fékrendszerek új generációjával és vasúti infrastruktúrák jelzőrendszereivel kapcsolatos kutatásokat végezzenek el.
- (10) A vasúti körpálya 58 km hosszú egy 9 km-es egyenes szakasszal, amelyen a járművek próbaút során akár 520 km/h-s sebességre is felgyorsulhatnak. A hálózat nagy sugarú pályáiból áll, specifikus lejtésszögekkel kombinálva, amelyek lehetővé teszik a konkrét sebességgel és oldalirányú gyorsulással való haladást.
- (11) Spanyolország jelezte, hogy a vasúti hálózatot az 520 km/h-s végsebességű vasúti járművek típusjóváhagyásához tervezték, és megfelel a nagy és nagyon nagy sugarú pályáikon történő típusjóváhagyásnak ⁽⁴⁾.
- (12) A hálózatban két dupla pályaszakasz és platform is található, amelyek 250 km/h ⁽⁵⁾ vagy annál kisebb sebességgel haladó vasúti járművek típusjóváhagyásához, illetve infrastruktúra- és felépítményteszteléshez egyaránt használhatók.
- (13) A hálózat a kicsi és igen kicsi pályáikon történő típusjóváhagyáshoz használható elágazási csomópontokat is tartalmaz.
- (14) A kiegészítő létesítmények egyike a vasúti szolgáltatások integrált központja (*Centro Integral de Servicios Ferroviarios*, a továbbiakban: CISF), amelyben laboratóriumok, irodák és tantermek találhatóak. A laboratórium egy többfunkciós műhelyből és egy teszt-előkészítési munkaterületből áll, amelyeknek a vasúti berendezések össze- és szétszerelésére, különféle fedélzeti rendszerek kifejlesztésére, valamint kutatás-fejlesztési és innovációs (K+F+I) tevékenységek elvégzésére egyaránt alkalmasnak kell lenniük. A munkaterület egy részét vasúti járművek optimális viselkedésének tesztelésére jelölték ki az ilyen járművek jövőbeli ellenőrzése és jóváhagyása céljából.
- (15) A kiegészítő létesítményekben specifikus tesztelésre alkalmas sínparók, a hálózat energiaellátását biztosító multitenziós alállomás és forgalomirányítási központ is található.

⁽³⁾ A Bizottság által 2007. december 7-én elfogadott „Vállalkozási kutatás-fejlesztés és innováció (K+F+I) – technológiai alap (Research, Development and Innovation (R&D&I) for and by Enterprises – Technology Fund)” multiregionális operatív program (C/2007/6316. sz. határozat). A program az összes spanyol régió közösségi támogatását fogja össze a „konvergencia”, valamint a „regionális versenyképesség és foglalkoztatás” célkitűzés részeként.

⁽⁴⁾ A spanyol hatóságok által másodszor benyújtott, 2014. május 20-án kézhez és nyilvántartásba vett beadvány, 12. oldal; a 2015. január 22-én benyújtott dokumentumban megerősítve.

⁽⁵⁾ A 2.3.1. pontban leírtak szerint, a projekten műszaki-tervezési módosításokat hajtottak végre az előzetes megvalósíthatósági tanulmány szakaszában – egészen 2013. áprilisáig, amikor is elérte végleges formáját, és az ADIF benyújtotta a projektet a Közmunkaügyi és Közlekedési Minisztériumnak.

- (16) Spanyolország egy köz-magán társulásra, az ADIF csoportosulásra (*Administrador de Infraestructura ferroviaria*, lásd a (24) preambulumbekendést) és egy vállalkozásokból álló konzorciumra bízna a vasúti hálózat kivitelezését és üzemeltetését. A vállalkozásokból álló konzorcium jogi formájának különleges célú gazdasági egységnek (SPV, *Sociedad de Propósito Específico*, röviden SPE) ⁽⁶⁾ kell lennie, ami ellátja a tesztközpont kivitelezésének és 25 évre szóló üzemeltetésének feladatait. A CEATF tulajdonosaként az ADIF-et jelölték ki.
- (17) Az ajánlati felhívás előtt, amelyet a spanyol hivatalos lapban tettek közzé 2013. július 2-án ⁽⁷⁾, a spanyol hatóságok jelezték, hogy találkozókon egyeztettek a potenciális érdekelt vállalatokkal, és összehangolt felméréseket hajtottak végre. Álláspontjuk szerint a kérdőívekre adott válaszok megerősítették, hogy óriási az érdeklődés a magánszektorban a projekt végrehajtása iránt ⁽⁸⁾. Elsősorban építőipari vállalatok (a visszaküldött kérdőívek 40,43 %-a) és vasútjármű-gyártók (a visszaküldött kérdőívek 12,76 %-a) mutattak érdeklődést a projekt iránt. Kifejezték a projektben való részvételi szándékukat és – mivel az elemzés során nem állt rendelkezésre elegendő információ a nyereségességről ahhoz, hogy határozott kötelezettséget vállaljanak – bizonyos mértékű beruházási garanciákkal a kockázatvállalási hajlandóságukat is jelezték ⁽⁹⁾.
- (18) A különleges célú gazdasági egység kiválasztására kiírt ajánlati felhívást azonban 2013 októberében érvénytelennek nyilvánították, mivel nem volt érdeklődő ajánlattevő a projekt iránt. A ajánlattevő kiválasztásának folyamatát ezt követően, a Bizottság jogerős határozatának megérkezéséig, felfüggesztették.
- (19) A spanyol hatóságok megerősítették, hogy a CEATF-ben kizárólag gazdasági tevékenységeket végezzenek. Amennyiben az ADIF vagy annak leányvállalata, az ADIF Alta Velocidad saját tesztek elvégzésére használna a központot, azt a 25 éves szerződéses időszakban ugyanolyan feltételekkel tehetné, mint a többi felhasználó.
- (20) A spanyol hatóságok jelezték, hogy jelenleg három vasúti tesztközpont üzemel Európában (a cseh köztársasági Cerhenicében (Velim), a németországi Wildenrathban és a franciaországi Valenciennes-ben). A spanyol hatóságok szerint ezekben a létesítményekben csak alacsonyabb sebességeken való tesztelésre van lehetőség (lásd az 1. táblázatot).

1. táblázat

Több működő, európai és egy USA-beli vasúti tesztközpont CEATF

	Velim (Cseh Köztársaság)	Wegberg-Wilden- rath (Németor- szág)	Valenciennes ⁽¹⁾ (Franciaország)	TTCI – Puebla (USA)	CEATF (Spanyolország)
Építés éve	1963	1997	1999	1998	Építés előtt
Pályaszakaszok száma	2	5	4	4	1
Hossz (km)	3,9 és 13,3	0,4-től 6,1-ig	1,6-től 2,7-ig	5,6-től 21,7-ig	9 (egyenes sza- kasz) 58 (körpálya)
Max. sebesség (km/h)	210	160 (nagy kör- pálya)	110	265 (nagy kör- pálya)	520
Tulajdonos	A Cseh Állami Vasutak Vasúti Kutatóintézete	Siemens	CEF SA (61 %-ban az Alstom)	Amerikai Vasúti Szövetség	Állami vasutak – ADIF

Forrás: spanyol hatóságok.

⁽¹⁾ <http://www.c-e-f.fr/>

⁽⁶⁾ Részletesebb leírás az eljárás megindításáról szóló határozat 2.4. szakaszában olvasható.

⁽⁷⁾ Spanyol hivatalos lap (BOE), 157. sz., 2013. július 2.

⁽⁸⁾ Deloitte: „Végkövetkeztetések az ADIF antequerai vasúti körpályájának köz-magán társulás részeként való fejlesztését, kivitelezését, karbantartását és üzemeltetését átfogó projekthez küldött kérdőívekről (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)”, 2012. október 8.

⁽⁹⁾ A Deloitte-jelentés összefoglalója, a spanyol hatóságok 2015. január 22-i beadványába bemásolva.

- (21) A spanyol hatóságok jelezték, hogy a hazai vasútijármű-gyártók leggyakrabban a velimi és a wildenrathi létesítményeket, és alkalmanként a pueblai TTCI tesztközpontot használják próbaútakra.
- (22) A nagy sebességű vasúti járművek tesztelését olyan kereskedelmi üzemű vasútvonalakon is végzik, amelyek legnagyobb tervezési sebessége 350 km/h – ilyenkor a próbaútak során elért legnagyobb sebesség a szabvány által előírt 385 km/h (a vonat névleges sebességénél 10 % nagyobb értéken). A teszteket éjszaka végzik, amikor a személyszállítás szünetel.

2.2. A kedvezményezett

- (23) A központ kijelölt tulajdonosa, az ADIF, állami támogatást igényelt a CEATF kivitelezéséhez.
- (24) A 2005-ben alapított, 100 %-ban állami tulajdonú ADIF a Közmunkaügyi és Közlekedési Minisztérium (*Ministerio de Fomento*) felügyelete alatt működik. Az ADIF a spanyol vasúti infrastruktúra tulajdonosa és kezelője is (kivitelezés, karbantartás, javítás és irányítás).
- (25) Az új, állami tulajdonú ADIF-Alta Velocidad vállalatot az ADIF szerkezetátalakításáról szóló, 2013. december 13-i 15. sz. királyi törvényerejű rendelet hozta létre ⁽¹⁰⁾. Ebből az következik, hogy a hagyományos nemzeti vasúti hálózat kivitelezéséért és kezeléséért felelős fiók vállalat a nagy sebességű vasúti vonalak üzemeltetéséért felelős fiók vállalatától (az ADIF Alta Velocidadtól) különálló vállalként működik.
- (26) A spanyol hatóságok szerint az ADIF tevékenységei pályaszakaszokból, állomásokból és áruterminálokból álló vasúti infrastruktúra kivitelezésére és igazgatására, a vasúti forgalom-irányításra, a vasúti kapacitások elosztása a szolgáltatóknak, az infrastruktúra-, állomás- és áruterminál-használat díjának beszedésére, valamint saját eszközeinek (például az iparjogvédelmi és szellemi tulajdon-portfólió) üzemeltetésére terjednek ki. Ezek a tevékenységek gazdasági tevékenységnek minősülnek. Ilyen gazdasági tevékenység továbbá az üzlethelységek bérbeadása, valamint vásárok, kiállítások, standok, promóciók és műsorok szervezése az ADIF állomásain ⁽¹¹⁾. Az ADIF bevételeinek 99,97 %-a ilyen tevékenységekből származik. A spanyol hatóságok azt is jelezték, hogy az ADIF más, nem gazdasági természetűnek minősülő, például kutatás-fejlesztési (K+F) tevékenységeket is végezhet.

2.3. A támogatási intézkedés leírása

2.3.1. A projekt felépítése, jogalapja és finanszírozása

- (27) 2009 februárjában a Közmunkaügyi és Közlekedési Minisztérium megbízta az ADIF-et azzal, hogy dolgozzon ki néhány megvalósítható lehetőséget olyan vasúti tesztek végző létesítményre, amely alkalmas a fejlett, nagy sebességű vasúti ágazati megoldásokkal foglalkozó K+F+I-feladatok ellátására.
- (28) 2009. december 15-én az ADIF és az Andalúziai Tanács (*Junta de Andalucía* – az innovációért, tudományért és vállalkozásokért felelős tanácsa által képviselve) egyetértési megállapodást kötött, amelyben mindkét intézmény kötelezettséget vállalt a Vasúti Technológia Központ (*Centro de Tecnologías Ferroviarias*, a továbbiakban: CTF ⁽¹²⁾) létrehozására az andalúziai ipari parkban és egy vasúti tesztelő létesítmény, a CEATF megvalósítására Malaga tartományban.
- (29) A projekttervezet első változatában, amelyet 2010. június 1-jén terjesztettek elő a Közmunkaügyi és Közlekedési Minisztériumnak, szerepelt egy 57 km hosszú, nagy sebességű vonatok próbaútására szolgáló elsődleges körpálya (450 km/h-s maximális tesztelési sebesség) és két másodlagos, egy 20 és egy 5 km-es, metró- és villamoszerelvények tesztelésére szolgáló körpálya (220 km/h-s maximális sebesség) kialakítása. Az elsődleges körpálya lehetséges helyszíneinek és tervezési lehetőségeinek kiválasztása vizsgálat tárgyát képezte. Az induló dokumentum négy alternatívát tartalmazott az elsődleges és kettőt a másodlagos körpályákat illetően, és a projekt környezeti hatásvizsgálatának megkezdése céljából készült.

⁽¹⁰⁾ Ley 39/2003 del Sector Ferroviario – a spanyol hivatalos lap (BOE) 2013. december 14-i 299. számában közzétéve.

⁽¹¹⁾ A tevékenységek kereskedelmi lebonyolítása az ADIF személypályaudvarokért felelős osztályának a feladata (forrás: www.adif.es).

⁽¹²⁾ Az ugyanebben a régióban működő vasúttechnológiai klaszter; lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (12) preambulumbekendését.

- (30) Az ADIF tanulmányaival párhuzamosan, amelyek egy nagy sebességű vasúti tesztközpont legmegfelelőbb helyszíneinek azonosítására készültek, Spanyolország operatív programja is tartalmazott javaslatokat a projektekre vonatkozóan (az 1083/2006/EK tanácsi rendelet alapján ⁽¹³⁾), ERFA-támogatás elnyerése céljából ⁽¹⁴⁾.
- (31) 2010. december 1-jén az ADIF ideiglenesen jóváhagyta az „Informatív tanulmány a malagai ADIF vasúttechnológiai központ tesztelési és kísérleti létesítményeihez” („Informative study for Testing and experimentation facilities associated with the ADIF railway technology centre in Malaga”) című dokumentumot. A dokumentum az elsődleges körpálya két alternatívájának (1A és 1B) és a másodlagos körpálya két alternatívájának (1B1 és 1B2) többszempontú elemzését mutatta be. A dokumentum azzal a következtetéssel zárult, hogy az 1B és az 1B1 alternatíva lenne a legmegfelelőbb.
- (32) A Tudományos és Innovációs Minisztérium és az ADIF 2010. december 27-én megállapodást (*convenio de colaboración*) írt alá a vasúticsúcstechnológia-tesztközpont felépítésének és berendezéseinek finanszírozására. Az állam a megállapodásban vállalta, hogy hitelek és támogatás formájában finanszírozást nyújt az ADIF számára. A támogatást az ERFA-alapokból származó „előlegnek” minősítették ⁽¹⁵⁾.
- (33) Az állam a támogatást 2011 januárjától kezdte átutalni az ADIF számára. A spanyol hatóságok szerint ⁽¹⁶⁾ az előlegeket részben a megvalósíthatósági tanulmányokra, részben pedig laboratóriumok (CISF) megépítésére fordították Antequera régiójában, ahol a CEATF-projekt tervezett helyszíne lett volna.
- (34) Hosszadalmas adminisztratív és konzultációs folyamatot követően és az első nyilvános konzultációra adott észrevételek alapján az ADIF a projekt alkalmazási körének újragondolása mellett döntött. A dokumentumokban új alternatívát mutattak be és vizsgáltak tovább: az 1C alternatíva egy olyan körpályából áll, amelynek egyenes szakaszán a vonatok maximális sebessége 520 km/h lehet, és nem tartalmazza a másodlagos körpályákat (ezeket két, az elsődleges körpályához csatlakoztatott pályaszakasz váltja fel).
- (35) Az ADIF ezután egy további vizsgálatot is lefolytatott, amelynek eredményeképpen megszületett a „Az ADIF malagai vasúttechnológiai központjának vizsgálati és kutatási létesítményeinek alapterve – az elsődleges és másodlagos körpályák és csatlakozások (Basic Plan for the test and research facilities of the ADIF Railway Technology Centre in Malaga. Main and secondary circuit and connections)” című dokumentum. Az 1C alternatíván alapuló dokumentum a 2.1. szakaszban bemutatott projektet ismertette. A tervet benyújtották a Közmunkaügyi és Közlekedési Minisztérium Vasúti Főigazgatóságának, amely úgy döntött, hogy nyilvános konzultációt indít 2013. április 8-án ⁽¹⁷⁾.
- (36) A nyilvános konzultációt követően a projektet minisztériumi szinten 2013. június 27-én fogadták el (a Közmunkaügyi és Közlekedési Minisztérium Vasúti Főigazgatósága), a Miniszterek Tanácsa végső jóváhagyásának függvényében.
- (37) 2013. június 28-án a Miniszterek Tanácsa formálisan jóváhagyta a projektet ⁽¹⁸⁾ és annak finanszírozását, és engedélyezte a Közmunkaügyi és Közlekedési Minisztérium számára a tender elindítását az ADIF-en keresztül, a CEATF kivitelezése és hasznosítása céljából ⁽¹⁹⁾.
- (38) Következésképpen a bejelentett projekt finanszírozása először a 2010. december 27-i megállapodáson, majd ezt követően a Miniszterek Tanácsának 2013. június 28-i határozatán alapult.

⁽¹³⁾ A Tanács 2006. július 11-i 1083/2006/EK rendelete az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra és a Kohéziós Alapra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról és az 1260/1999/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 210., 2006.7.31., 25. o.).

⁽¹⁴⁾ A „Comité de seguimiento del programa operativo de I+D+I por y para el beneficio de las empresas – Fondo tecnologico 2007–2013” (2010. június 11.) jegyzőkönyve. A bizottság elnöke a spanyol gazdasági minisztérium ERFA-ért felelős igazgatója, és a bizottság ülésein az operatív program résztvevőinek képviselői (közigazgatási és vállalati képviselők), valamint a Bizottság képviselői vesznek részt.

⁽¹⁵⁾ A spanyol hatóságok a megállapodás szövegét 2015. július 2-án, e-mailben nyújtották be.

⁽¹⁶⁾ A spanyol hatóságok 2015. június 1-jei és 8-i e-mailjei – a 2015. november 13-i beadvány 5. oldalán és annak mellékleteiben megerősítve.

⁽¹⁷⁾ Közzététel: spanyol Hivatalos Lap (BOE), 2013. április 17.

⁽¹⁸⁾ A véglegesként meghatározott műszaki jellemzőkkel (maximális sebesség, a pályák száma és alakja, a tesztelendő vasúti járművek helye és típusa) összhangban.

⁽¹⁹⁾ Az Infrastrukturális, Közlekedési és Lakásügyi Államtitkárság állásfoglalása a projekt végrehajtásáról, céljairól és a lebonyolítandó eljárásról. Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (10) preambulumbekzdését.

2.3.2. A támogatási eszköz

- (39) A 2013. június 28-i határozat szerint a projekt teljes költsége 358,6 millió EUR ⁽²⁰⁾. Az állami támogatás a projekt teljes költségvetését fedezi, és a Gazdasági és Versenyképességi Minisztérium a következő eloszlásban nyújtja:
- a) 99,6 millió EUR hitelek formájában (91,3 millió EUR a Convenio INNVENTA 2010-ből, 1,7 millió EUR az INNPLANTA 2010 programból és 6,6 millió EUR az INNPLANTA 2011 programból) ⁽²¹⁾.
 - b) 259 millió EUR támogatás formájában, az állami költségvetésből és az Európai Regionális Fejlesztési Alapból (ERFA) „előlegként” kifizetve (253,2 millió EUR a Convenio INNVENTA 2010-ből, 3,9 millió EUR az INNPLANTA 2010 és 1,9 millió EUR az INNPLANTA 2011 programból).
- (40) Az ADIF számára megítélt, és a (39) preambulumbekzdés b) pontjában ismertetett hitelekkel kapcsolatban a spanyol hatóságok a következő információkkal szolgáltak:

2. táblázat

A CEATF projekthez nyújtott hitelek struktúrája és törlesztése

PROGRAM	KAMATLÁB (%)	TÖRLESZTÉSI IDŐSZAK	MAXIMÁLIS ÖSSZEG (millió EUR)
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
			99,6

Forrás: spanyol hatóságok

- (41) A hitelekhez különféle kamatlábakat számolnak a hitelrészletektől és a hozzájuk tartozó programoktól függően.
- (42) A spanyol hatóságok rendelkezésre bocsátották a megelőző öt évben az ADIF/ADIF Alta velocidad számára folyósított kereskedelmi hitelek és kondícióik ⁽²²⁾ listáját (az EBB-hitelek kivételével) a fent említett hitelek kamatlábainak aktuális piaci kamatokkal való összehasonlítása céljából:
- a) 2010-ben hét hitelt nyújtottak az ADIF számára: hármat 4,036 % és 4,580 % közötti fix kamatlábbal, a többi változó, 3–12 havi Euribor-kamatlábbal, amelyre 100–170 bázispont-kamatfelárat alkalmaztak a hitel futamidejétől függően;
 - b) 2011-ben 11 hitelt nyújtottak az ADIF számára változó, 3–6 havi Euribor-kamatlábbal, amelyre 210–250 bázispont-kamatfelárat alkalmaztak a hitel futamidejétől függően. Példa: 2011. április 8-án az ADIF számára 75 millió EUR hitelt folyósítottak hétéves futamidőre, 6 havi Euribor-kamatlábbal és 230 bázispont-kamatfelárral (hároméves türelmi idővel és féléves törlesztéssel);

⁽²⁰⁾ A pontos összeg 358 552 309,00 EUR 358,6 millió EUR-ra kerekítve; lásd a Miniszterek Tanácsának 2013. június 28-i határozatát. [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)

⁽²¹⁾ Forrás: lásd a 2015. július 2-i e-maillal és 2015. november 13-i ajánlattal kiegészített beadvány 85. oldalát (2013. szeptember). Az (előlegnek minősített) támogatás és a hitelek finanszírozási struktúrája a 2010-ben aláírt megállapodáson alapul, azonban a költségvetést a 2013. június 28-i határozat megszületését követően aktualizálták.

⁽²²⁾ Az ADIF-nek és az ADIF-Alta Velocidadnak folyósított összes hitelt feltüntették, de csak a 2013. január 1-jétől érvényeseket (ekkor vált szét az ADIF ADIF és ADIF-Alta Velocidad vállalatokra). A vasúti pályához kapcsolódó eszközök az ADIF tulajdonában maradtak.

- c) a Bizottság megállapítja, hogy az ADIF számára nyújtott hitelek esetében alkalmazott bázispont-kamatfelár 2013 és 2014 folyamán 450 bázispontig emelkedett ⁽²³⁾.

2.3.3. Az ADIF számára ez idáig kifizetett támogatás

- (43) Spanyolország azt is jelezte, hogy 2015 novemberéig összesen nettó 139,9 millió EUR-t nyújtottak az ADIF számára támogatási előlegek és hitelek formájában. A 3., 4. és 5. táblázat az ADIF számára 2011 januárjától nyújtott finanszírozás részleteit tartalmazza:

3. táblázat

Az ADIF számára eljuttatott aktualizált számadatok – 2015. November

(millió EUR)

	INNVENTA	INNPLANTA 2010	INNPLANTA 2011	ÖSSZESEN (nettó összeg)
Előlegként kifizetett támogatások	130,0	3,9	1,25	135,2
Hitelek	—	1,7	3,0	4,7
ÖSSZESEN	130,0	5,6	4,2	139,9

Forrás: spanyol hatóságok

4. táblázat

A támogatásrészletek adatai

ELŐLEGKÉNT KIFIZETETT TÁMOGATÁSOK				
	Dátum	Tevékenység		Összeg (EUR-ban)
	Convenio Innventa			
(1)	2011/1/17			30 000 000
(2)	2012/1/17			100 000 000
			Innventa összesen (1 + 2)	130 000 000
	Innplanta 2010 program			
(3)	2011/1/17	2. tev.		3 023 790
(4)	2012/1/11	2. tev.		966 210
(5)	2013/2/28	2. tev.	visszatérítés	– 25 084
			Innplanta 2010 össze- sen (3 + 4 + 5)	3 964 916

⁽²³⁾ 2012-ben a fix kamatláb 4,884 % volt, a változó kamatláb értékét pedig a 3–6 havi Euribor-kamatláb alapján számították ki, amelyre 275–400 bázispont-kamatfelárat alkalmaztak a hitel futamidejétől függően. 2013-ben a fix kamatláb 6,28 % volt, a változó kamatláb értékét pedig a 6 havi Euribor-kamatláb alapján számították ki, amelyre 400–450 bázispont-kamatfelárat alkalmaztak a hitel összegétől függően.

ELŐLEGKÉNT KIFIZETETT TÁMOGATÁSOK				
	Dátum	Tevékenység		Összeg (EUR-ban)
	Innplanta 2011 program			
(6)	2012/5/2	16. tev.		161 000
(7)	2013/2/13	16. tev.		857 500
(8)	2014/1/10	16. tev.		857 500
(9)	2014/7/16	16. tev.	visszatérítés	– 627 591
			Innplanta 2011 össze- sen (6 + 7 + 8 + 9)	1 248 409
(10)	Összes kifizetés a programok részeként (1 + 2 + 3 + 4 + 6 + 7 + 8)		135 866 000	
(11)	Összes visszafizetés a programok részeként (5 + 9)		– 652 675	
	Fennmaradó összeg (nettó) (10 + 11)		135 213 325,00	

Forrás: spanyol hatóságok

5. táblázat

A hitelrészletek adatai az alkalmazandó kamatlábakkal

HITELEK					
	Dátum	Tevékenység	Kamatláb (%)		Összeg (EUR-ban)
	Convenio Innventa				
				Összesen	00
	Innplanta 2010 program				
(1)	2011/1/17	2. tev.	1,17		1 295 910
(2)	2012/1/11	2. tev.	1,17		414 090
(3)	2013/2/28	2. tev.	1,17	visszagtérítés	– 10 750
				Innplanta 2010 összesen (1 + 2 + 3)	1 699 250

HITELEK					
	Dátum	Tevékenység	Kamatláb (%)		Összeg (EUR-ban)
	Innplanta 2011 program				
(4)	2012/5/2	13. tev.	3,06		236 000
(5)	2013/2/13	13. tev.	3,06		5 087 000
(6)	2013/11/27	13. tev.	3,06	visszatérítés	– 2 839 388
(7)	2012/5/2	16. tev.	3,06		69 000
(8)	2013/2/13	16. tev.	3,06		367 500
(9)	2014/1/10	16. tev.	3,06		367 500
(10)	2014/7/16	16. tev.	3,06	visszatérítés	– 268 467
				Innplanta 2011 összesen (4 + 5 + 6 + 7 + 8 + 9 + 10)	3 019 145
(11)	Összes kifizetés a programok részeként (1 + 2 + 4 + 5 + 7 + 8 + 9)			7 837 000	
(12)	Összes visszafizetés a programok részeként (3 + 6 + 10)			– 3 118 605	
	Fennmaradó összeg (nettó) (11 + 12)			4 718 395	

Forrás: spanyol hatóságok

- (44) A spanyol állam összesen 143 703 000 EUR támogatást nyújtott az ADIF számára ⁽²⁴⁾, amelyből 135 866 000 EUR támogatás és 7 837 000 EUR hitel. A Bizottság megállapítja, hogy a spanyol hatóságok által rendelkezésre bocsátott információk szerint az ADIF már visszafizetett 652 675 EUR támogatást és 3 118 605 EUR hitelt a 2011 és 2014 közötti időszakban. A spanyol hatóságok szerint a fennálló tartozás (nettó) 139 931 720 EUR, amelyből 135 213 325 EUR támogatás, 4 718 395 EUR pedig hitel. A spanyol hatóságok jelezték, hogy az ADIF 20,46 milliót ⁽²⁵⁾ már elköltött ebből az összegből.
- (45) A hivatalos vizsgálattal összefüggésben a spanyol hatóságok megerősítették, hogy a már felhasznált 20,46 millió EUR a fent említett programokból (INNVENTA 2010, INNPLANTA 2010 és 2011) származott, és hogy az ADIF a gazdasági tevékenységeiből származó erőforrásokból nem fedezett kiadásokat. A spanyol hatóságok ezenfelül elküldték az aláírt szerződések és az elvégzett munkák listáját (lásd a (33) preambulumbekendést az elvégzett munkákról). Az egyes szerződések besorolása a szerződés tárgya és aszerint a projektkomponens szerint történt, amelynek tekintetében a szerződést megkötötték. Az ADIF 6,54 millió EUR-t fordított a teszt pályákkal kapcsolatos tanulmányokra és előkészületekre, és 13,92 millió EUR-t a CISF megépítésére és berendezéseire.

⁽²⁴⁾ Az 139 931 720 EUR a részben visszafizetett hitelek és támogatás után fennmaradó nettó összeg.

⁽²⁵⁾ 19,8 millió EUR a 2014. május 20-án benyújtott beadvány II. melléklete szerint: „a projekt meg nem valósulásának negatív következményei”, 10. oldal. A spanyol hatóságok a 2015. szeptember 28-i beadványukban 20,46 millió EUR-ra korrigálták az összeget.

3. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZAT

(46) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban kétségeit fejezte ki az alábbiakkal kapcsolatban:

a) A támogatás állítólagos hiánya:

- az ADIF szintjén. Ebben a tekintetben a Bizottság megállapította, hogy az ADIF gazdasági és nem gazdasági tevékenységeket egyaránt végző állami vállalat, amely állami finanszírozást kap a Gazdasági és Versenyképességi Minisztériumtól (állami források). Mivel az ADIF számára nyújtott állami támogatást gazdasági tevékenységek elvégzésére ítélték oda (a létesítmények harmadik feleknek való bérbeadására, lásd a (19) preambulumbekendést), és mivel az infrastruktúra ajánlattételi eljárás lefolytatása nélkül kijelölt tulajdonosa az ADIF, az intézkedés a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében az ADIF számára nyújtott állami támogatásnak minősül.
- az SPV szintjén. Miközben az állami támogatás hiánya akkor feltételezhető, ha a tendereljárás lehetővé tenné a koncessziós értéknek megfelelő, gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat kiválasztását, a 2013 júliusában elindított tendert 2013 októberében érvénytelennek nyilvánították, és nem indítottak el további versenyztetési kiválasztási eljárást. Az eljárás megindításáról szóló határozatban ezért ezen a szinten aggályok merültek fel a támogatás fennállásával kapcsolatban ⁽²⁶⁾;
- a CEATF központ felhasználói szintjén. Noha az infrastruktúrát minden lehetséges felhasználó igénybe vehetné, életképes üzleti terv hiányában a Bizottság aggályainak adott hangot azzal kapcsolatosan, hogy az előirányzott szolgáltatási árak hatékonyan tükröznék-e a piaci szinteket.

b) A támogatás jogszerűsége:

- Az eljárás megindításáról szóló határozat elfogadásával egy időben elérhető információk alapján a Bizottság megállapította, hogy az intézkedés bejelentése előtt elköltöttek 19,8 millió EUR-t, és tájékoztatást kért a kérdéses intézkedés bejelentése előtt elvégzett munkához felhasznált források magán vagy közösségi jellegéről;

c) Az ilyen finanszírozás összeegyeztethetősége a kutatáshoz, fejlesztéshez és innovációhoz nyújtott állami támogatások bizottsági keretrendszerével („K+F+I-keretrendszer”) ⁽²⁷⁾:

- a Bizottság aggályát fejezte ki a projekt világosan meghatározott és közös érdekhez való hozzájárulásával, szükségességével és megfelelőségével, valamint a támogatás ösztönző hatásával és arányosságával kapcsolatosan. A Bizottság ezenfelül azt is jelezte, hogy az sem zárható ki, hogy az intézkedés indokolatlan negatív hatással van a versenyre és a kereskedelemre.

4. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

(47) Az (5) preambulumbekendésben említettek szerint tíz, a vasúti ágazatban működő vállalat nyújtotta be észrevételeit a hivatalos vizsgálati eljárás során.

(48) Először is, a válaszadók többsége vitatta, hogy egyáltalán van-e igény ilyen sebességű (azaz 385 km/h fölötti) próbafutások elvégzésére alkalmas tesztközpontra, hangsúlyozva, hogy az európai nagy sebességű vasúti ágazatban a maximális sebesség jelenleg 320/350 km/h ⁽²⁸⁾-ban van korlátozva. Egy vasúti szolgáltató szerint a 300 km/h-s sebesség piaci hatékonyság szempontjából optimális egyensúlyt jelent az energiafogyasztás és az utazási idő között.

(49) Két vállalat jelezte, hogy műszaki szempontból a nagy sebességű vonalak ágyazatos vágányok, amelyeken a vasúti járművek legfeljebb 350 km/h-val haladhatnak. A kereskedelmi üzemi sebesség nagyfokú emelésével szükségessé válna az infrastruktúra módosítása és a meglévő vágányok betonpanelekre cserélése, ami túlságosan magas beruházási és üzemeltetési költségeket eredményezne. Mivel a kereskedelmi üzemű vasúti vágányok használati és karbantartási költsége a vonatok sebességnövekedésével arányosan nő, a magasabb jegyárak miatt az üzemeltetésüket nem lehetne versenyképessé tenni a légi közlekedéshez viszonyítva.

⁽²⁶⁾ Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (43) preambulumbekendését.

⁽²⁷⁾ HL C 198., 2014.6.27., 1. o.

⁽²⁸⁾ A 350 km/h-s kereskedelmi üzemi sebesség teszteléséhez 385 km/h-s maximális sebességgel kell elvégezni a próbafutásokat.

- (50) Másodszor magával a teszttel kapcsolatban az egyik vasútijármű-gyártó hangsúlyozta, hogy annak ellenére, hogy az ilyen létesítmények lehetővé teszik a nagy sebességű vasúti berendezések, infrastruktúra és felépítményelemek speciális tesztelését, ellenőrzését és jóváhagyását, néhány teszttípust megfelelőbben lehet elvégezni kereskedelmi üzemű vágányokon, azaz a valós infrastruktúrán. Egy másik gyártó ezenfelül azt is jelezte, hogy az előállított vonatokat további teszteknek vetik alá a célország vasúti hálózatán. Mindkét észrevétel az ilyen tesztpálya iránti igény hiányára utal.
- (51) Emellett egy tesztkörnyezetet biztosító vállalat megjegyzi, hogy rendelkezésre áll virtuális tesztelésre alkalmas speciális IKT-platform, ami költséghatékony módja lehet a nagy sebességű vonatok tesztelésének, és azáltal, hogy nem kell fizikai tesztelést végző létesítmények üzemeltetési és karbantartási költségét fizetni, jelentősen csökkenti a vasúttársaságok K+F-re szánt költségvetését.
- (52) Harmadszor csak egyetlen, anyagtesztelést is nyújtó vállalat állította, hogy a CEATF lehetőséget teremtené új fejlesztési projektek végrehajtására. Két további vállalat jelezte, hogy igénybe vennék a szolgáltatásait, ha a tesztközpont megépülne.
- (53) E két vállalat közül az egyik szerint a Spanyolország területén működő vasútijármű-gyártók versenyelőnyhöz jutnának egy helyi tesztközpont révén.
- (54) Negyedszer – ami a tesztközpont megépítését és üzemeltetését illeti – néhány érdekelt fél hangsúlyozta, hogy egyértelmű és szilárd döntés-előkészítő tanulmány szükséges ahhoz, hogy egy ilyen beruházási projekt megvalósítható legyen. A beadványok többségében azt is hangsúlyozták, hogy a tesztközpontnak nyílt és megkülönböztetéstől mentes piaci feltételeket kell biztosítania, amennyiben megépül és megnyílik.
- (55) Végül pedig számos harmadik fél fűzött észrevételt a CEATF földrajzi elhelyezkedéséhez. Kiemelték, hogy Dél-Spanyolország távol helyezkedik el az európai vasúttársaságok és vasútijármű-gyártók többségétől. Egy ilyen helyszín-választás jelentős kockázatokkal és költségekkel járhat, mivel a mintajárművek szállítása nagyon költséges, ami kétségtől elvonja az előnyhöz juttatja a spanyol vasútijármű-gyártókat.

5. SPANYOLORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

5.1. A támogatás megléte

- (56) A spanyol hatóságok részben felülvizsgálták álláspontjukat a támogatás meglétével kapcsolatosan, különös tekintettel a verseny abból fakadó lehetséges torzulására. Jelezték, hogy a CEATF három tesztelési sebességtartományban versenyezhet a többi uniós létesítménnyel, ha megépül.
- a) Tesztek 210 km/h alatt: a spanyol hatóságok megerősítették, hogy a CEATF központ tekintetében végzett ilyen jellegű próbafutások versenyeznének a többi európai létesítményben elvégzett tesztekkel. Ugyanakkor megállapították, hogy a CEATF nem jelentene semmilyen előnyt az ilyen tesztek esetében, mivel az antequerai központ fix használati és karbantartási költségei túl magasak lennének a többi, ilyen sebességgel végzett próbafutásokhoz kialakított központokhoz képest;
- b) Tesztek 210 és 385 km/h között: a spanyol hatóságok elismerték, hogy ebben a szegmensben lehet verseny a CEATF központ és a meglévő kereskedelmi üzemű vasúti vágányok között az elvégzett próbafutásokat illetően. Ugyanakkor azt is jelezték, hogy az ilyen próbafutások a pályainfrastruktúra-elemeket, felépítményelemeket, vasúti járműveket és azok egymásra hatását vizsgáló összes teszt csak kis hányadát képezik. Az ilyen tesztek ezért a „klasszikus” felhasználási feltételekkel tesztelt vasúti járművek bizonyos típusaira kell korlátozni. Emellett – ahogy arról már a fentiekben is volt szó – a spanyol hatóságok jelezték, hogy a CEATF-létesítményben végzett tesztek túl költségesek lennének ahhoz, hogy versenyképesek legyenek.
- c) Tesztek 385 km/h fölött: a spanyol hatóságok fenntartják azt az álláspontjukat, hogy a finanszírozásnak a 385 km/h feletti próbafutásokra alkalmas tesztlétesítmény kivitelezésére fordított része nem tekinthető támogatásnak, mivel nincs piaca az ilyen sebességértékekkel elvégzett teszteknek.

- (57) A spanyol hatóságok kitartottak amellett, hogy a különféle sebességekkel végzett tesztek megkülönböztetését elméleti lehetőségnek kell tekinteni, mivel a gyakorlatban a CEATF központban 210 km/h alatti vagy 210–385 km/h sebességgel elvégzett tesztek száma a magas karbantartási és üzemeltetési költségek miatt korlátozott lenne.
- (58) Összefoglalva – részben újragondolva a támogatás meglétéről megfogalmazott előzetes álláspontját – Spanyolország úgy véli, hogy csak a 385 km/h sebesség alatti próbafutásokra alkalmas felépítményelemek kivitelezésének finanszírozását kell állami támogatásnak tekinteni, és a K+F+I-keretrendszerrel összhangban értékelni. 2015. július 2-i beadványában a spanyol hatóságok értékelést nyújtottak be, amelyben jelezték, hogy az említett költségek a projekt költségeinek 25,1 %-át teszik ki, ami héa nélkül 90,2 millió EUR. Ezért úgy ítélték meg, hogy a CEATF-létesítményeknek a 385 km/h fölötti próbafutásokra kijelölt szakasza, amelynek költsége 240,6 millió EUR, nem tekintendő állami támogatásnak ⁽²⁹⁾.

5.2. Összeegyeztethetőség

- (59) A spanyol hatóságok észrevételeikben ismételten kifejtették az állami támogatással kapcsolatos álláspontjukat:
- a) A CEATF-létesítmény közös érdekű célt szolgálna, mivel a K+F+I-beruházások élénkítésével illeszkedne a 2015 februárjában elfogadott, az intelligens növekedést ösztönző spanyol operatív program ⁽³⁰⁾ egyik célkitűzéséhez, amelynek célja, hogy Spanyolország innovációs kapacitásának megerősítése érdekében korszerűsítse a K+F+I-infrastruktúrákat. Spanyolország szerint a területén van a legkiterjedtebb nagy sebességű hálózat Európában, és egy ilyen tesztközpont egyértelműen új technológiai áttöréseket eredményezne;
- b) A spanyol hatóságok az elvégzendő műszaki tesztek multidiszciplináris jellegével indokolják a projekt állami támogatásának szükségességét. A spanyol hatóságok álláspontja az, hogy mivel az ilyen tesztekben érdekelt vállalatok sokrétű tevékenységeket végeznek (például vasútépítéssel, kommunikációs és jelzőrendszerekkel, vontatással és vasúti járművekkel foglalkoznak), nem lenne olyan vállalat, amely a kritikus tömeget elérné, vagy rendelkezne a megfelelő pénzügyi kapacitással a CEATF-hez hasonló beruházás végrehajtásához, és amely más vállalatokat is vonzana vagy megnyerne a projekthez. Ami a projekt finanszírozását és a tökéletlen és aszimmetrikus információból adódó piaci hiányosságok meglétét illeti, a spanyol hatóságok „az ADIF által elvégzett jövedelmezőségi tanulmányokat figyelembe véve” megerősítették, hogy az állami finanszírozáson kívül nincs más elérhető finanszírozási forrás a CEATF kivitelezésére;
- c) A fentiek alapján Spanyolország megerősítette, hogy a támogatási intézkedés megfelelő, mivel az állami finanszírozáson kívül nincs megfelelő támogatási eszköz, ugyanis a projekt pénzforgalma mindössze a beruházás 8,13 %-át fedezné (a hiány 91,87 % lenne). A pénzforgalmi helyzet az SPV kiválasztására irányuló első tender sikertelenségét is magyarázza, mivel a vállalatok úgy ítélték meg, nem áll rendelkezésre elegendő pénzforgalom az induló beruházás költségeinek fedezésére;
- d) A spanyol hatóságok úgy vélik, hogy az állami támogatás ösztönző hatású. Spanyolország kitartott amellett, hogy noha a projekt gazdasági elemzése –362,5 millió EUR negatív nettó jelenértéket tárt fel, a projekt társadalmi-gazdasági szempontból 17,3 millió pozitív jelenértékkel szolgálna (figyelembe véve a munkahelyteremtést és a CEATF létrehozásával elinduló egyéb tevékenységeket a régióban);
- e) A spanyol hatóságok jelezték, hogy a projekthez szükséges állami támogatás összegének és a maximális támogatási intenzitásnak a kiszámításához a beruházás kizárólag azon részét kell figyelembe venni (ami az ő álláspontjuk szerint 90,2 millió EUR), amelyik megfelel a többi létesítménnyel ténylegesen versenyképes projekthányadnak. Az (58) preambulumbekzdésben említetteknek megfelelően a spanyol hatóságok szerint ez a teljes beruházás 25,1 %-a. Véleményük szerint, mivel – a K+F+I-keretrendszer 89. pontjának megfelelően – a gazdasági tevékenységet végző kutatási infrastruktúrához engedélyezett támogatási intenzitás 60 %, az ADIF-nek mindössze a beruházás 10 %-át kellene biztosítania ($0,4 \times 25,1 \% = 10 \%$). Ennek ellenére azt is jelezték, hogy az ADIF közvetlenül 39,2 millió EUR biztosításával nagyobb mértékű, a projekt bevételeivel nem fedezett rész 20 %-ának megfelelő finanszírozást biztosítana 1,17 %-os kamatra adott hitellel. Sőt, Spanyolország szerint a közbeszerzési és szerződési eljárások garantálják az állami támogatás mértékének minimumra szorítását. Spanyolország ezért úgy véli, hogy az állami támogatás arányos és a szükséges minimumra korlátozott;

⁽²⁹⁾ Mivel a spanyol hatóságok elismerik, hogy vannak olyan járulékos költségek, amelyek a CEATF-létesítmény mindkét szakasza esetében gyakoriak, és ezeket nem lehet pontosan szétválasztani és az egyes szakaszokhoz hozzárendelni, ezért ezek az értékek nem tekinthetők pontos költségeloszlásnak.

⁽³⁰⁾ https://ec.europa.eu/commission/2014-2019/cretu/announcements/new-eu-regional-funds-programme-will-transform-spain-smarter-and-more-competitive-economy_en

- f) Spanyolország szerint a projektnek nem lesznek a versenyre és a kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatásai, mivel a 210 km/h alatt végzett próbafutások miatt magas a CEATF üzemeltetési és fenntartási költsége, ami relatív versenyhátrányt jelent a központ számára. Mivel egy nagy sebességű vonal használati és karbantartási költségei háromszor nagyobbak egy szokásos használatú vonalénál, CEATF gyakorlatilag ki lenne zárva az ilyen jellegű tesztek piacáról;
- g) Spanyolország garantálja, hogy az állami támogatás minden átláthatósági követelménynek megfelel az alkalmazandó uniós szabályoknak megfelelően.
- (60) Ahogy arról a (6) preambulumbekkezdésben szó esett, a harmadik felektől kapott észrevételeket 2015. szeptember 24-én küldték el a spanyol hatóságoknak. A spanyol hatóságok 2015. október 14-i válaszukban megállapították, hogy ezek az észrevételek a CEATF központ használatát tekintve igen általánosak, és a vállalatoknak a vasúttesztelési piac fejlődésével kapcsolatos elképzelésein alapultak.

6. A TÁMOGATÁS ÉRTÉKELÉSE

6.1. A támogatás megléte

- (61) A Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése kimondja, hogy „a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”.
- (62) A Bizottság fontolóra veszi, hogy az ADIF számára a 2010. december 27-i megállapodás alapján nyújtott támogatások, valamint a Miniszterek Tanácsa 2013. június 28-i határozata értelmében a projekthez nyújtott összes finanszírozás állami támogatásnak minősül-e.

6.1.1. Gazdasági tevékenység

- (63) Az Európai Bíróság a vállalkozásokat következetesen gazdasági tevékenységet ellátó jogalanyként határozta meg, azok jogállásától és finanszírozási módjától függetlenül. ⁽³¹⁾ Egy adott jogalany vállalkozásként való besorolása ennél fogva kizárólag a tevékenységének jellege alapján történik.
- (64) A Törvényszék elismerte 1999-ben, hogy „az infrastruktúráknak a fenntartásukért felelős jogalanyok általi rendelkezésre bocsátása” gazdasági tevékenységnek minősülhet ⁽³²⁾. Ezért egyértelmű, hogy egy olyan infrastruktúra kivitelezése, amely kereskedelmi használatra készül, gazdasági tevékenységnek minősül ⁽³³⁾.
- (65) A jelen ügyben a CEATF kivitelezése közvetlenül kapcsolódik a hasznosításához, és a spanyol hatóságok megerősítették, hogy a CEATF-ben elvégzendő tesztelési tevékenységek gazdasági jellegűek. E tevékenységek között ténylegesen lesznek a piacon kínált szolgáltatások.
- (66) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a CEATF kivitelezése és hasznosítása gazdasági tevékenység.

6.1.2. Állami források

- (67) A projektet előlegként kifizetett támogatások és hitelek formájában a Gazdasági és Versenyképességi Minisztérium finanszírozza. Ezek állami források.

⁽³¹⁾ Az Európai Bíróság C-180/98–C-184/98. sz. *Pavlov és társai* egyesített ügyekben, 2000. szeptember 12-én hozott ítéletének ECLI:EU:C:2000:428 74. pontja. Az Európai Bíróság C-222/04. sz. *Cassa di Risparmio di Firenze és társai* ügyben 2006. január 10-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2006:8) 107. pontja.

⁽³²⁾ A Törvényszék T-128/98. sz. *Aéroports de Paris kontra Bizottság* ügyben 2000. december 12-én hozott – a Bíróság C-82/01. sz. *Aéroports de Paris kontra Bizottság* ügyben 2002. október 24-én hozott ítélete ECLI:EU:C:2002:617 által megerősített – ítéletének ECLI:EU:T:2000:290 75–80. pontja.

⁽³³⁾ Lásd a Bíróság C-288/11 P. sz. *Mitteldeutsche Flughafen és Flughafen Leipzig-Halle kontra Bizottság* ügyben 2012. december 19-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2012:821) 43. és 44. pontját, valamint a Bíróság C-518/13. sz. *Eventech* ügyben 2015. január 14-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2015:9) 42. pontját.

6.1.3. Szelektív gazdasági előny

6.1.3.1. Az ADIF számára nyújtott szelektív gazdasági előny

- (68) A támogatást kizárólag egyetlen vállalkozás, az ADIF ⁽³⁴⁾ kapja, ezért az szelektív intézkedésnek tekintendő.
- (69) Azáltal, hogy a CEATF finanszírozásához előlegként kifizetett támogatással és hitelekkel járul hozzá, az intézkedés előnyhöz juttatja az ADIF-et.
- (70) Egyrészt az előlegként kifizetett támogatások közvetlen állami forrásokhoz juttatják az ADIF-et, ami egyértelműen gazdasági előnynek minősül.
- (71) Másrészt az ADIF számára nyújtott hitelek tekintetében meg kell határozni, hogy a kamatláb megfelel-e a piaci kamatlábnak.
- (72) A referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjának módosításáról szóló bizottsági közlemény ⁽³⁵⁾ (a továbbiakban: 2008-as közlemény) útmutatást nyújt a hitelekre alkalmazandó piaci kamatokhoz. 2015. novemberi beadványukban a spanyol hatóságok jelezték, hogy e módszertan alapján jártak el, és 100 pontos kamatfelárat használtak a Spanyolországban alkalmazandó kamatlábra. Ezután az egyes hitelek speciális kondícióit (amortizáció, futamidő és türelmi idő) is figyelembe véve megbecsülték a piaci kamatláb és a program kamatlába közötti különbségből fennmaradó kamat mértékét. Arra a következtetésre jutottak, hogy az alkalmazandó piaci kamatlábak – az Innplanta 2010 program részeként kifizetett hitelrészleteket tekintve – magasabbak, mint a programban alkalmazott kamatláb, de alacsonyabbak, mint az Innplanta 2011 program részeként kifizetett hitelrészletek esetében alkalmazandó piaci kamatláb (ami 3,06 %) ⁽³⁶⁾.
- (73) A 2008-as közlemény alapján kiszámolt kamatokra alkalmazott kamatfelárak a vállalat minősítésétől és a felajánlott biztosíték szintjétől függenek. E tekintetben a Bizottság megállapítja, hogy az ADIF minősítése szorosan összefügg a spanyol állam minősítésével ⁽³⁷⁾. A Bizottság továbbá azt is megállapítja, hogy a spanyol hatóságok nem nyújtottak konkrét információkat a különböző programok révén folyósított hitelekhez felajánlott biztosíték vonatkozásában. A 6. táblázatban világosan látszik, hogy valamikor 2012 elején az ADIF besorolását visszaminősítették A-ról B-re. A spanyol hatóságok minden, az ADIF számára nyújtott hitel esetében 100 bázispont kamatfelárat alkalmaztak. Megjegyzendő, hogy egy „A” minősítésű vállalat esetében az ilyen mértékű kamatfelár alacsony szintű biztosítékra utal. Egy „B” minősítésű vállalat esetében azonban a 100 bázispontos kamatfelár normál (nem pedig alacsony) szintű biztosítékot feltételez.
- (74) A hivatalos eljárás során a Bizottság felkérte a spanyol hatóságokat, hogy küldjenek tájékoztatást a 2010. július 20. és 2015. július 20. között az ADIF számára folyósított piaci hitelekről (az EBB-hitelek kivételével). A spanyol hatóságok listát küldtek azokról a kereskedelmi hitelekről (a releváns kondícióikkal együtt) ⁽³⁸⁾, amelyeket az elmúlt öt évben az ADIF/ADIF Alta Velocidad számára nyújtottak (az EBB-hitelek kivételével) ⁽³⁹⁾.
- (75) Az említett piaci hitelek elegendő információt nyújtanak a megfelelő piaci kamatlábak meghatározásához a 2011 és 2014 közötti évekre vonatkozóan.

⁽³⁴⁾ Az ADIF a gazdasági tevékenységekhez használt infrastruktúra tulajdonosaként állami támogatásra jogosult „vállalkozásnak” minősül. A spanyol hatóságok nem vitatták ezt a hivatalos vizsgálat során.

⁽³⁵⁾ HL C 14., 2008.1.19., 6. o.

⁽³⁶⁾ A minimum kamatfelárként 100 bázisponttal növelt alapkamat a 2008-as közleménynek megfelelően 2011 januárjában 2,49 %, 2012 januárjában 3,07 %, 2012 májusában 2,67 %, 2013 februárjában 1,66 %, 2014 januárjában pedig 1,53 % volt.

⁽³⁷⁾ <https://www.moodys.com/credit-ratings/Administrador-de-Infraestruct-Ferrovias-credit-rating-3010> az ADIF hitelminősítését Spanyolország minősítése vonatkozásában korrigálták.

⁽³⁸⁾ Az ADIF-nek és az ADIF-Alta Velocidadnak folyósított összes hitelt feltüntették, de csak a 2013. január 1-jétől érvényeseket (ekkor vált szét az ADIF ADIF és ADIF-Alta Velocidad vállalatokra); a vasúti pályához kapcsolódó eszközök az ADIF tulajdonában maradtak. A lista a folyósítás dátumát, a lejáratit időt, a bank nevét, a finanszírozandó projekt nevét, a hitel összegét, a kamatlábat és a türelmi időt is tartalmazta.

⁽³⁹⁾ Lásd a (42) preambulumbekendést.

6. táblázat

Az ADIF számára folyósított hitelekre alkalmazandó piaci kamatlábak kiszámításának részletei

A folyósítás dátuma	Az ADIF számára folyósított hitelek kamatlábai (%)	Az ADIF hitelminősítése	2008-as közlemény		A spanyol hatóságok javaslata a piaci kamatlábak kiszámítására (%)	Az ADIF számára folyósított kereskedelmi hitelek	Piaci kamatláb kiszámítása kereskedelmi hitel-feltételek szerint (%)
			Alapkamatláb (%)	A normál, illetve alacsony biztosítéki fedezetnél alkalmazandó bázispont			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
2011.1.17.	1,17	Aa1	1,49	75–100	2,49	2011-ben: 6 M Euribor (2011.1.3.) + 227 bp. (átlag)	1,224 + 2,27 = 3,494
2012.1.11.	1,17	Aa2	2,07	75–100	3,07	2012-ben: 6 M Euribor (2012.1.2.) + 352 bp. (átlag)	1,606 + 3,52 = 5,126
2012.5.2.	3,06	Baa1	1,67	100–220	2,67	– (2012.5.2.)	0,992 + 3,52 = 4,512
2013.2.13.	1,17/3,06	Ba1	0,66	100–220	1,66	2013-ban: 6 M Euribor (2013.2.1.) + 425 bp. (átlag)	0,38 + 4,25 = 4,63
2014.1.10.	3,06	Ba1	0,53	100–220	1,53	2014-ben: 6 M Euribor (2014.1.2.) + 215 bp. (átlag)	0,387 + 2,15 = 2,537

(76) A 6. táblázatban feltüntetett adatok alapján az ADIF számára folyósított kereskedelmi hiteleken alapuló piaci kamatlábak (jobb oldali oszlop) következetesen magasabbak, mint a Spanyolország által javasolt kamatlábak. Mivel a 2008-as közlemény csak referencia piaci kamatlábakat ad meg, Spanyolország nem szolgáltatott adatokat a rendelkezésre álló biztosíték szintjének meghatározásához, továbbá a fájlban feltüntetett adatok egyöntetűen azt mutatják, hogy az ADIF lényegesen magasabb piaci kamatokot fizetett vissza, a Bizottság ezért úgy véli, hogy ez utóbbi adatok tekinthetők megfelelő referenciaértéknek annak megállapításához, hogy a projekthez nyújtott hitelek előnyhöz juttatják-e az ADIF-ot.

(77) A 6. táblázat alapján megállapítható, hogy a projekttel összefüggésben az ADIF számára nyújtott hitelek kamatai alacsonyabbak a szintén az ADIF számára folyósított kereskedelmi hitelek feltételei alapján kiszámított vonatkozó piaci kamatlábaknál – a 2014-ben folyósított hitelek kivételével. Ebből következően a 2011–2013 között nyújtott, összesen 7 469 500 EUR összegű hitelek feltételei a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett előnyhöz juttatják az ADIF-ot.

6.1.3.2. Az SPV-nek és a CEATF leendő felhasználóinak nyújtott szelektív gazdasági előny

- (78) Az eljárás megindításáról szóló határozatban ⁽⁴⁰⁾ a Bizottság kifejtette, hogy csak abban az esetben feltételezhető az állami támogatás hiánya, ha a közbeszerzési eljárás lehetővé teszi a koncessziós értéknek megfelelő, gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat kiválasztását, és amennyiben az érintett tagállam – diszkontált pénzforgalmi elemzés formájában és a díjakat a hasonló szolgáltatásokért kifizetett díjakkal összehasonlítva – ellenőrzi, hogy a koncessziós díjak megfelelnek-e a piaci áraknak ⁽⁴¹⁾. A Bizottság jelezte, még ha Spanyolország előzetesen is állapította meg a díjszerkezet alapvető komponenseinek egyes elemeit, mindez nem elegendő az eljárás nyílt és megkülönböztetésmentes jellegének megkérdőjelezéséhez.
- (79) A Bizottság azt is számításba vette, hogy a központ infrastruktúrájának felhasználói szintén közvetett előnyhöz juthatnak.
- (80) Mivel az első tender meghíúsulása miatt az SPV-t nem választották ki, és semmi nem utal arra, hogy egy második tendert is kiírnak, nem lehet egyértelmű következtetéseket levonni az előny meglétéről az SPV szintjén. Hasonlóképpen a felhasználók szintjén sem vonhatók le végleges következtetések az állami támogatás meglétéről.

6.1.4. A verseny torzítása és a kereskedelemre gyakorolt hatás

- (81) Egy tagállam által nyújtott támogatás akkor érinti az Unión belüli kereskedelmet, ha erősíti valamely vállalkozás Unión belüli kereskedelmi pozícióját a versenytárs vállalkozásokkal szemben ⁽⁴²⁾.
- (82) Egyértelmű, hogy az ADIF számára nyújtott előnyök megerősítik e vállalkozás Unión belüli kereskedelmi pozícióját a többi vállalkozáshoz képest.
- (83) Az 5.1. szakaszban említettek szerint a Spanyol hatóságok elismerik, hogy a CEATF versenytársa lehet más európai létesítményeknek a 210 km/h alatti próbafutások, valamint a 210 és 385 km/h közötti sebességgel a meglévő közlekedési vonalakon elvégzett tesztek tekintetében. Ebből következően a spanyol hatóságok jelenlegi álláspontja az, hogy csak a 385 km/h sebesség alatti próbafutásokra alkalmas részegységek kivitelezésének finanszírozását kell állami támogatásnak tekinteni, és a K+F+I-keretrendszerrel összhangban értékelni. E tekintetben azt is állítják, hogy az utóbbi tevékenységek állami támogatása 90,2 millió EUR-ra korlátozódna.
- (84) A CEATF a többi olyan uniós létesítmény versenytársa lenne, amelyek nagy sebességű vasúti tesztelési szolgáltatásokat kínálnak, mert tökéletesen alkalmas a 385 km/h sebesség alatti tesztek elvégzésére. Mivel a rendelkezésre álló adatok szerint elenyésző vagy egyáltalán nincs igény a nagy sebességgel elvégzett tesztek iránt (lásd a (48)–(51) preambulumbekzdést), a CEATF elsődleges tevékenysége vélhetően a 385 km/h alatti tesztelés lenne.
- (85) Így tehát a CEATF kivitelezésére nyújtott állami források egy új versenytárs piaci megjelenéséhez járulnának hozzá.
- (86) A (82)–(85) preambulumbekzdésben említett megállapítások alapján ezért az ADIF számára nyújtott állami támogatás torzíthatja a versenyt, és befolyásolhatja a tagállamok közötti kereskedelmet.

6.1.5. A támogatás meglétére vonatkozó következtetés

- (87) A Bizottság úgy véli, hogy a 2013. június 28-i határozat és a 2010. december 27-i megállapodás alapján az ADIF számára a CEATF kivitelezése céljából nyújtott állami források a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősülnek.

⁽⁴⁰⁾ Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (43) és (44) preambulumbekzdését.

⁽⁴¹⁾ A salernói kikötő javára nyújtott SA.38302. sz. állami támogatásról szóló, 2014. március 27-i határozat (46) preambulumbekzdése.

⁽⁴²⁾ Lásd az Európai Bíróság C-518/13 P. sz. *Eventech* ügyben 2015. január 14-én hozott ítéletének ECLI:EU:C:2012:9 66. pontját, valamint az Európai Bíróság C-197/11. és C-203/11. sz. *Libert és társai* ügyben hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2013:288) 77. pontját.

6.2. A támogatás jogszerűsége

- (88) A spanyol hatóságok 2013. szeptember 20-án jelentették be az intézkedést a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdése alapján. A beadványban azt is jelezték, hogy a pályát mindaddig nem építik meg, amíg a Bizottság jóvá nem hagyja ⁽⁴³⁾.
- (89) Spanyolország a 2010. december 27-i megállapodás és a Miniszterek Tanácsának 2013. június 28-i határozata alapján állami támogatást nyújtott az ADIF számára. Az állami támogatás egy részét már ki fizette, ahogyan arról a (44) preambulumbekkezdésben szó esett.
- (90) Mivel az állami támogatást azelőtt nyújtották, mielőtt a Bizottság jóváhagyta volna, a támogatást jogellenesnek kell tekinteni az (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet ⁽⁴⁴⁾ 1. cikkének f) pontja értelmében.

6.3. Összeegyeztethetőség

- (91) Annak megállapítását követően, hogy az intézkedés a Szerződés 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vett állami támogatás, a Bizottságnak értékelnie kell, hogy az említett támogatás a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető-e.
- (92) Az Európai Bíróság megállapította, „hogy ha a Bizottság a hivatalos vizsgálati eljárás megindítása mellett dönt, a tagállamnak és az újabb támogatás potenciális kedvezményezettjének feladata, hogy a Bizottság elé tárja azokat a körülményeket, amelyek bizonyíthatják, hogy e támogatás összeegyeztethető a közös piaccal” ⁽⁴⁵⁾. Az alábbiakban ismertetett információk szerint a spanyol hatóságok és a kedvezményezett ADIF sem az értesítésben és az azt követő beadványokban, sem az eljárás megindításáról szóló határozatra küldött észrevételeiben, sem a hivatalos vizsgálati szakaszban benyújtott dokumentumokban nem szolgált meggyőző bizonyítékokkal.
- (93) A spanyol hatóságok jelezték, hogy a CEATF állami finanszírozását (amennyiben az ilyen támogatás a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősül) összeegyeztethetőnek kell tekinteni a belső piaccal a projekt átfogó K+F+I-célkitűzése, valamint a K+F+I-infrastruktúrák esetében alkalmazandó keretrendszer szabályai vonatkozásában ⁽⁴⁶⁾.
- (94) A 6.2. szakaszban említettekből az következik, hogy az állami támogatás jogellenes. A K+F+I-keretrendszer 126. pontja értelmében „a jogellenes K+F+I támogatások értékelése a támogatás odaítélésének időpontjában alkalmazandó szabályokkal összhangban történik”.
- (95) A támogatás nyújtásával egy időben a 2006. évi K+F+I-keretrendszer volt hatályban ⁽⁴⁷⁾.
- (96) A 2006. évi K+F+I-keretrendszer nem tartalmaz különös rendelkezéseket a kutatási infrastruktúrák állami támogatására vonatkozóan. A Bizottság ezért tehát úgy véli, hogy a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének b) pontját kell a támogatási intézkedés értékelési jogalapjának tekinteni. A rendelkezés kimondja, hogy „az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatás, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben” a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető.

⁽⁴³⁾ Lásd a spanyol hatóságok 2014. február 6-i, 7. kérdésre adott, a spanyol pénzügy- és közigazgatási minisztérium által benyújtott beadványát, 13. oldal.

⁽⁴⁴⁾ A Tanács 2015. július 13-i (EU) 2015/1589 rendelete az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 248., 2015.9.24., 9. o.).

⁽⁴⁵⁾ Az Európai Bíróság C-480/09 P. sz. *AceaElectrabel Produzione* kontra Bizottság ügyben 2010. december 16-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2010:787) 99. pontja, valamint a hivatkozott ítélezési gyakorlat.

⁽⁴⁶⁾ A K+F+I-keretrendszer 15. pontjának ff) alpontja szerint a „kutatási infrastruktúra” olyan létesítmények, erőforrások és kapcsolódó szolgáltatások (beleértve a tudományos felszerelést és -eszközöket), amelyeket a tudományos közösség az adott területtel kapcsolatos kutatásához használ; tudásalapú erőforrások, például gyűjtemények, archívumok, strukturált tudományos információk; olyan infokommunikációs technológiai infrastruktúrák, mint a hálózat, a számítástechnikai eszközök, a szoftverek és a távközlési eszközök, valamint a kutatáshoz szükséges bármilyen más egyedi eszköz. E kutatási infrastruktúrák lehetnek egy helyszínrre telepítettek vagy szétszórta (hálózatba szervezett erőforrások).

⁽⁴⁷⁾ A kutatáshoz, fejlesztéshez és innovációhoz nyújtott állami támogatások keretrendszere (HL C 323., 2006.12.30., 1. o.).

- (97) A Bizottság annak érdekében, hogy megállapítsa az intézkedés összeegyeztethetőségét a Szerződés 107. cikke (3) bekezdése c) pontjával, mérlegelési tesztet végez, amelyben súlyozza az intézkedés meghatározott közös érdekű célkitűzéshez való hozzájárulásának pozitív hatásait a közös piaci kereskedelemre és versenyre gyakorolt negatív hatásaival. E tekintetben a Bizottság az alábbi elveket veszi fontolóra ⁽⁴⁸⁾:
- a) jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez való hozzájárulás: az állami támogatási intézkedésnek közös érdekű célkitűzésre kell irányulnia az EUMSZ 107. cikkének (3) bekezdésével összhangban;
 - b) az állami beavatkozás szükségessége: az állami támogatási intézkedésnek olyan helyzetre kell irányulnia, amikor a támogatás olyan lényegi fejlődést eredményez, amelyet a piac önmagában nem tud megvalósítani, például piaci hiányosság felszámolása, illetve egyenlőséggel vagy kohézióval kapcsolatos aggály kezelése révén;
 - c) a támogatási intézkedés megfelelősége: a javasolt támogatási intézkedésnek megfelelő szakpolitikai eszköznek kell lennie a közös érdekű célkitűzés kezeléséhez;
 - d) ösztönző hatás: a támogatásnak oly módon kell megváltoztatnia az érintett vállalkozás(ok) magatartását, hogy azok olyan többletvetékenységekbe kezdjenek, amelyeket támogatás nélkül nem, vagy csak korlátozott mértékben, másképpen vagy más helyszínen végeznének;
 - e) a támogatás arányossága: a támogatás összegét és intenzitását arra a szintre kell korlátozni, amely az érintett vállalkozás(ok) kiegészítő beruházásának vagy tevékenységének elindításához minimálisan szükséges;
 - f) a tagállamok közötti versenyre és kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése: a támogatás negatív hatásait megfelelően korlátozni kell annak érdekében, hogy az intézkedés összesített egyenlege pozitív legyen;
 - g) a támogatás átláthatósága: a tagállamoknak, a Bizottságnak, a gazdasági szereplőknek és a nyilvánosságnak könnyen hozzá kell férniük a vonatkozó jogszabályokhoz és az azok alapján odaítélt támogatásokkal kapcsolatos lényeges információkhoz.

6.3.1. Jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez való hozzájárulás

- (98) A spanyol hatóságok értesítésükben és az eljárás megindításáról szóló határozatra adott válaszukban (lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (59) preambulumbekzdését és e dokumentum 5.2. szakaszát) hangsúlyozták, hogy a projekt hozzájárul a K+F+I-beruházások élénkítéséhez Spanyolországban, ami az EU 2020 stratégia egyik közös érdekű célkitűzése, és illeszkedik Spanyolorzágnak a 2015 februárjában elfogadott intelligens növekedési operatív programjába. Azt állítják, a CEATF tudományos és műszaki infrastruktúráként üzemel, amelyben multidiszciplináris műszaki szempontok alapján végezhetnek vasúti ágazati teszteket. A spanyol hatóságok azt is állítják, hogy a CEATF-et érintő beruházás növeli a régió (Andalúzia) gazdasági fejlődését, ahol jelenleg magas a munkanélküliségi ráta.
- (99) Az ilyen állításokat egyrészt az ilyen kutatási létesítmények iránti igény, valamint az azokban lefolytatható K+F+I-tevékenységek alapján kell értékelni.
- (100) Az eljárás megindításáról szóló határozat (60)–(62) preambulumbekzdésében szereplő részletes leírás szerint a Bizottság vitatta, hogy a vasúti jármű- és vasúti berendezés-gyártóknak valóban van-e igényük kifejezetten erre a kutatási infrastruktúrára. A Bizottság elsősorban a CEATF kivitelezésére és üzemeltetésére kiírt első tender sikertelensége mellett az olyan vasúti hálózatok kivitelezésének és üzemeltetésének magas költségeire utalt, amelyek jellegükből adódóan kereskedelmi célú szállítást nyújtanak 350 km/h feletti sebességgel, ami a jelenlegi piaci viszonyok mellett és a belátható jövőben nem lenne gazdaságilag életképes ⁽⁴⁹⁾.

⁽⁴⁸⁾ Példa: SA 32835 (2011/N) – Észak-nyugati Városi Beruházási Alap (JESSICA) (HL C 281., 2011.9.24., 2. o., http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/240234/240234_1247477_97_2.pdf és SA 38769 (2015/N) – „Green Deal” elektromosjármű-töltő infrastruktúrához (Green Deal for Electric Vehicle Charging Infrastructure), közzétételre vár, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/258489/258489_1710979_137_2.pdf

⁽⁴⁹⁾ Tekintettel a spanyol hatóságok érvére, amelyben emlékeztettek arra, hogy kérdőíveket küldtek szét több mint 80 vállalat számára, amelyek közül 47 válaszolt, és 26 jelezte, hogy készek lennének bizonyos mértékű kockázatvállalásra, meg kell állapítani, hogy a 26 vállalat többsége építőipari jellegű tevékenységet végez, és üzleti érdekük a projekt kivitelezési fázisához kapcsolódik, nem pedig a központban végzendő K+F+I-tevékenységekhez. Ezenfelül egyikük sem erősítette meg szándékát azzal, hogy ajánlatot küldött volna a 2013-ban kiírt tenderre, amit a résztvevők hiánya miatt érvénytelennek minősítettek.

- (101) A harmadik felek az eljárás megindításáról szóló határozatra válaszul küldött észrevételeikben megerősítik a Bizottság álláspontját, miszerint a nagyon nagy sebességgel végzett próbafutásokra (legalább 350 km/h-s sebességgel végzett, kereskedelmi célú szállítási szolgáltatások 385 km/h fölötti tesztelése) alkalmas kutatási infrastruktúrára nincs piaci kereslet.
- (102) Mivel nincs piaci kereslet ilyen vonatok kereskedelmi célú üzemben tartására, a vasúti jármű-gyártók nem tervezik ilyen nagy sebességű járművek fejlesztését. Néhány vasúttársaság piaci hatékonysági érveket (az energiafogyasztás és az utazási idő egyensúlya) említ, ami a nagy sebességű vonatok kereskedelmi hasznosíthatóságát sokkal alacsonyabb sebességekben maximalizálja Európában (átlagosan 280–300, de legfeljebb 320–350 km/h-ban), illetve kitér a 300 km/h vagy a fölötti sebességhez szükséges infrastruktúra-beruházás, -hasznosítás és -karbantartás költségeinek exponenciális növekedésére, ami miatt a vonatjegyek árai nem lennének versenyképesek a repülőjegyekhez képest. Egyetlen adat sem utal arra, hogy lenne piaci kereslet új kereskedelmi vasútvonalak kivitelezése, és/vagy a meglévő pályák korszerűsítése iránt 320–350 km/h fölötti áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások nyújtása céljából, és ennél fogva egy olyan vasúti tesztelő létesítmény iránt, amelyet kifejezetten ilyen határértékeket meghaladó próbafutásokra hoztak létre ⁽⁵⁰⁾.
- (103) További érvek a földrajzi elhelyezkedésével magyarázzák a CEATF-infrastruktúra iránti igény hiányát, ami – néhány válaszdó szerint – jelentősen megnöveli az időráfordítást és a szállítási költségeket.
- (104) Végül pedig azok az érvek, amelyek szerint léteznek fejlettebb és költséghatékonyabb megoldások a jövőbeli, nagy sebességgel végzett próbafutásokhoz, ilyen például az IKT-alapú megoldásokkal történő virtuális tesztelés, szintén alátámasztják, hogy nincs szükség kifejezetten fizikai tesztelésre kijelölt létesítményre.
- (105) Az az állítás tehát, miszerint a bejelentett állami támogatás további K+F+I-tevékenységeket eredményezett volna a vasúti ágazatban a nagy sebességű tesztelésre alkalmas létesítmény infrastruktúrájának kivitelezése révén, ellentmond a Bizottság által gyűjtött információknak.
- (106) Másodsorban a spanyol hatóságok által megjelölt többi, szakpolitikával kapcsolatos célkitűzés, nevezetesen az Antequera régiót érintő, munkahelyteremtésből fakadó társadalmi-gazdasági előnyök ⁽⁵¹⁾, nem relevánsak a bejelentett állami támogatás közös érdekű K+F+I-célkitűzéshez való hozzájárulásának értékelése szempontjából. Habár a spanyol hatóságok azt állítják, hogy a CEATF-projekt pozitív nettó jelenértéke a társadalmi-gazdasági szempontokat figyelembe véve 17,3 millió EUR lehet, nem szolgáltak meggyőző bizonyítékokkal olyan mértékű előnyökről, amelyek ellensúlyoznák a kivitelezési költségeket, illetve a tervezett infrastruktúra teljes üzemeltetése során felmerülő működési veszteségeket. Úgy tűnik, az említett előnyök az építőipart érintő munkahelyteremtésre korlátozódnak, és csak a kivitelezési fázist érintik. Ez azt jelenti, hogy a projekt egyáltalán nem ösztönzi az andalúziai régió hosszú távú fenntartható fejlődését, inkább rövid távú, átmeneti hatásai lennének a helyi gazdaságra nézve ⁽⁵²⁾.
- (107) Figyelemmel a (98)–(106) preambulumbekzdésben említett megállapításokra a Bizottság úgy véli, hogy Spanyolország nem nyújtott be elegendő bizonyítékot annak igazolására, hogy a projekt hozzájárul egy jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez.

6.3.2. Az állami beavatkozás szükségessége

- (108) A spanyol hatóságok az elvégzendő műszaki tesztek multidiszciplináris jellegével indokolják a projekt állami támogatásának szükségességét. Álláspontjuk szerint, mivel az ilyen tesztekben esetlegesen érdekelt vállalatok

⁽⁵⁰⁾ Nem meglepő, hogy csupán egyetlen, mégpedig spanyol vállalat fejezte ki támogatását a projekt iránt, amely ténylegesen igénybe vehetné a létesítmény szolgáltatásait a központ elhelyezkedésének közelsége miatt (ezt a többi válaszdó észrevételei is megerősítették). A vállalat észrevételét ezért úgy tűnik, inkább a versenyelőnyhöz jutás lehetősége, semmint a létesítmény szükségességének objektív értékelése ösztönözte.

⁽⁵¹⁾ Lásd még az eljárás megindításáról szóló határozat 17. lábjegyzetét.

⁽⁵²⁾ Az Iránymutatás a regionális állami támogatásokról (2014–2020) (HL C 209., 2013.7.23., 1. o.) c. dokumentum például kifejezetten a munkahelyteremtést irányozza elő, és az inkluzív és fenntartható (a kiemelés utólagos) fejlődés tágabb kontextusába helyezi ezt a célkitűzést. Valójában a Bizottság már a munkahelyteremtési támogatásról szóló konkrét iránymutatásában (Iránymutatás a foglalkoztatási támogatásokról, HL C 334., 1995.12.12., 4. o.) megállapította, hogy a többletkapacitással küzdő vagy válságban lévő érzékeny ágazat(ok)ra korlátozott munkahelyteremtési támogatásnak nem túl pozitív a megítélése, mivel a többi tagállam versenypiacainak foglalkoztatottságára gyakorolt káros hatásai általában felülmúlják azt a közös érdek, ami a munkanélküliség visszaszorítására irányuló aktív intézkedéseket ösztönzi (lásd a 23. pontot).

sokrétű tevékenységeket végeznek (például vasútépítéssel, kommunikációs és jelzőrendszerekkel, vontatással és vasúti járművekkel foglalkoznak), nem lenne olyan vállalat, amely egyedi alapon elérné a kritikus tömeget, vagy elegendő pénzügyi kapacitással rendelkezne a CEATF-fel kapcsolatos beruházás végrehajtásához, vagy akár más vállalatokat is vonzana vagy meg tudna nyerni egy ilyen beruházáshoz. Ami a projekt finanszírozását illeti, a spanyol hatóságok „az ADIF által elvégzett jövedelmezőségi tanulmányokat figyelembe véve” állították, hogy az állami finanszírozáson kívül nincs más bevonható finanszírozási forrás a CEATF kivitelezésére.

- (109) A spanyol hatóságok azzal érveltek, hogy állítólagos piaci hiányosság merülne fel, ami koordinációs probléma formájában jelentkezne az előirányzott létesítmény kivitelezésének finanszírozását illetően. Feltételezhető tehát, hogy mivel a költségek és a várható előnyök közötti (vállalati szintű) egyensúly hiánya miatt egyetlen vállalat sem érez késztetést a projekt finanszírozására, a beruházás kizárólag különböző műszaki területeken működő vállalatok konzorciumba tömörítésével lehetne fenntartható, ami biztosítaná a létesítmény potenciáljának közös használatát történő maximális kiaknázását.
- (110) A dokumentumban azonban semmi nem utal arra, hogy azok a vállalatok, amelyek ilyen együttműködés iránt érdeklődnek, objektív nehézségek miatt akadályoztatva lennének abban, hogy hatékonyan együttműködjenek. Éppen ellenkezőleg: az, hogy a spanyol kormány közbeavatkozott, hogy előmozdítsa egy különleges célú gazdasági egység (SPV) létrejöttét egy később megíúsult nyílt tenderen keresztül, arra enged következtetni, hogy a bejelentett projekt finanszírozását befolyásoló valódi probléma máshol, nevezetesen a projekt pénzügyi életképességének hiányában keresendő. A spanyol hatóságok gyenge érveit az is megerősíti, hogy még akkor sem mutatott egyetlen független magánbefektető sem érdeklődést a projekt finanszírozása iránt, amikor a spanyol kormány úgy döntött, hogy folytatja az állami támogatás folyósítását az ADIF számára a munkálatok megkezdése céljából.
- (111) A Bizottság ezért megállapítja, hogy Spanyolország nem bocsátott rendelkezésre elegendő bizonyítékot a koordinációs problémaként felmerülő piaci hiányosság igazolására a CEATF finanszírozásának szintjén.
- (112) Ezen túlmenően azt is meg kell jegyezni, hogy a Bizottság döntéshozatali gyakorlatában a következő három konkrét piacihiányosság-típust említi a K+F+I területén: a tökéletlen vagy asszimmetrikus információkat, a K+F+I-tevékenységek esetében felmerülő koordinációs és hálózati hibákat, valamint a tudástranszfert. A spanyol hatóságok azonban nem igazolták, hogy e konkrét piaci hiányosságok közül bármelyik is fennállna ebben az ügyben.
- (113) Ami a CEATF-projekt finanszírozását befolyásoló nehézségeket illeti, semmi sem igazolja, hogy a magánszektor elriasztotta volna a projekt finanszírozásától azoknak az információknak a lehetséges hiánya vagy asszimmetriája, amelyek kifejezetten az azonosítható és kockázatos K+F+I-tevékenységekhez voltak köthetők. A K+F+I-ágazatban tapasztalható koordinációs és hálózati hibák tekintetében a spanyol hatóságok beadványaiból egyértelműen kiderül, hogy az ADIF és az iparág képviselői között nem volt tervezett együttműködés a tesztközpontot illetően. Úgy tűnik, az állami támogatás célja, hogy vállalatokat nyerjen meg a CEATF-infrastruktúra tervezésében vagy használatában való részvételhez, azonban nem mozdít elő konkrét együttműködést közöttük azért, hogy együttesen végezzenek K+F+I-tevékenységeket a központban. Végül pedig Spanyolország nem tudta semmivel sem igazolni a tudástranszfer meglétét, amely a CEATF-projekt megvalósulása révén harmadik felek javát szolgálná.
- (114) Spanyolország semmilyen más érvel nem tudta alátámasztani azt a következtetését, hogy az állami támogatás olyan lényegi fejlődést eredményez, amit a piac önmagában nem tud megvalósítani.
- (115) A (108)–(113) preambulumbekkezdésben említett megállapítások alapján a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy az állami beavatkozás szükségessége nem bizonyított.

6.3.3. A támogatási intézkedés megfelelősége

- (116) A tagállamok különböző szakpolitikai eszközök közül választhatnak, és az állami támogatások ellenőrzése a gazdaságba való beavatkozásnak nem az egyetlen módját írja elő. A Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatás azonban csak az adott eszköz megfelelőségével teljesítheti az állami szakpolitika célját, és járulhat hozzá egy vagy több közös érdekű célkitűzéshez ⁽⁵³⁾.

⁽⁵³⁾ A megfelelőséggel kapcsolatos egyeztetésekről lásd a C 25/2004. sz. – DVB-T Berlin–Brandenburg ügyet (HL L 200., 2006.7.22., 14. o.) vagy az N 854/06. sz. Soutien de l'agence de l'innovation industrielle en faveur du programme mobilisateur pour l'innovation industrielle TVMSL ügyet (HL C 182., 2007.8.4., 5. o.).

- (117) A Bizottság általában akkor ítéli az intézkedést megfelelő eszköznek, ha a tagállam mérlegelte, léteznek-e olyan szakpolitikai alternatívák, amelyek egyaránt megfelelőek a közös érdekű célkitűzés teljesítéséhez, ugyanakkor kevésbé versenytorzító hatásúak, mint a szelektív állami támogatás, és ha igazolni tudja az intézkedés megfelelőségét a hatékonyság és/vagy méltányossági célkitűzések tekintetében.
- (118) A spanyol hatóságok semmilyen tájékoztatást nem adtak a lehetséges szakpolitikai alternatívákról, vagy a projekt finanszírozására irányuló egyéb támogatási eszközökről. Az eljárás megindításáról szóló határozatban kifejtett aggályokra adott válaszukban a projekt állítólagos 91,87 %-os finanszírozási hiányára figyelemmel kitarítottak amellet az álláspontjuk mellett, hogy ebben az esetben az állami finanszírozásnál nincs megfelelőbb eszköz a projekt támogatására.
- (119) A Bizottság megállapítja, hogy az a tény, hogy a bejelentett projekt a támogatások ellenére is kiemelkedően veszteséges, nem elegendő annak bizonyítására, hogy az állami támogatás a megfelelő eszköz.
- (120) Sőt, mivel nem igazolták, hogy a projekt hozzájárul a K+F+I-tevékenységek élénkítésére irányuló közös érdekű célkitűzéshez, a spanyol kormány által választott beruházási eszköz megfelelősége sem bizonyított. Más intézkedések, amelyek ténylegesen élénkítenék a K+F+I-tevékenységeket, sokkal megfelelőbbek lennének a közös érdekű célkitűzés teljesítéséhez.
- (121) Ugyanezeket a megfontolásokat kell alkalmazni a többi, Spanyolország által hivatkozott közös érdekű célkitűzés esetében is. A (106) preambulumbekzdésben említettek szerint az új munkák elsősorban az építőipar területére korlátozódnának, és átmeneti jellegűek lennének. Az állami támogatás egy olyan infrastruktúra kivitelezéséhez, amelyet valószínűleg nem fognak használni, nem megfelelő szakpolitikai eszköz a növekedés ösztönzésére és a munkahelyteremtésre.

6.3.4. Ösztönző hatás

- (122) Az állami támogatásnak ösztönző hatással kell rendelkeznie. Az elvárt ösztönző hatás akkor áll fenn, ha a támogatás megváltoztatja a kedvezményezett hozzáállását: a kedvezményezett ilyenformán közös érdekű célkitűzésre törekszik, és kezelni próbálja az azonosított piaci hiányosságot.
- (123) A spanyol hatóságok jelezték, hogy állami támogatás nélkül a CEATF nem épülne meg: szerintük a támogatásnak van ösztönző hatása, mivel a projekt egyáltalán nem lenne megvalósítva nélküle.
- (124) Ezzel kapcsolatban ugyanakkor a Bizottság megállapítja, hogy a támogatás valójában az ADIF (mint a központ leendő tulajdonosa) rendelkezésére bocsátott vasúti tesztelésre alkalmas létesítmény kivitelezését segítené elő, és úgy tűnik, nem ösztönözné az ADIF-et vagy a többi felhasználót további K+F+I-tevékenységek végrehajtására.
- (125) A spanyol hatóságok nem bocsátottak rendelkezésre új információt vagy érvet a hivatalos vizsgálati eljárás során arról, hogy az ADIF hozzáállása miként változott vagy változna az állami támogatás hatására. Noha rendelkezésre álló adatok szerint a bejelentett projekt a támogatás ellenére veszteséges marad, a spanyol hatóságok nem tudják igazolni, hogy a projekt ettől függetlenül fontos, K+F+I-jellegű előnyt biztosítana a társadalomnak. Éppen ellenkezőleg: az infrastruktúra leendő felhasználói által a hivatalos vizsgálati eljárás során benyújtott észrevételek szerint a projekt jelenlegi állapotában nem felel meg maradéktalanul a vasúti ágazati K+F+I-tevékenységekben érintett vállalatok igényeinek.
- (126) Semmi sem indokolja, hogy a Bizottság eltérjen az eljárás megindításáról szóló határozatban kifejtett kezdeti értékelésétől. A támogatás lényegében távol áll attól, hogy ösztönző hatást érjen el: egy olyan infrastruktúra kivitelezéséhez járul hozzá, amelynek hozzáadott értéke nem bizonyított a meglévő alternatívákhoz (azaz a hagyományos vasúti hálózatokon végzett próbaútutásokhoz) képest.

6.3.5. A támogatás arányossága

- (127) A Bizottság szerint a támogatás akkor tekinthető arányosnak, ha alacsonyabb támogatás mellett nem érhető el azonos eredmény.

- (128) A spanyol hatóságok arról tájékoztattak, hogy a projekt összhangban van a K+F+I-keretrendszerrel, ami azt mutatja, hogy a gazdasági célokra felhasznált kutatási infrastruktúrákba való beruházások fedezésére fordítható maximális támogatási intenzitás a támogatható költségek értékének legfeljebb 60 %-át elérő nettó többletköltségekre korlátozódik (K+F+I-keretrendszer, 89. pont). A jelen esetben az állami támogatás a költségek 100 %-át fedezi.
- (129) A CEATF-infrastruktúrára fordítható magánberuházások hiánya vagy elégtelensége miatt a kérdéses támogatás nem tekinthető arányosnak.

6.3.6. A tagállamok közötti versenyre és kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése

- (130) A Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja előírja, hogy az adott intézkedés eredményeként megszülető pozitív fejleményeknek egyensúlyban kell lenniük a kereskedelemre és a versenyre gyakorolt negatív hatásokkal.
- (131) A Bizottság úgy véli, hogy a spanyol hatóságok nem igazolták az ezen intézkedéssel létrejövő pozitív hatások meglétét. A Bizottság tehát megállapítja, hogy a CEATF kivitelezése nem fogja teljesíteni a K+F élénkítésére szolgáló célkitűzést a rendkívül nagy sebességű vasúti szállítás területén, mivel az infrastruktúra és az érintett K+F-szolgáltatások iránti piaci igény a legjobb esetben is alacsony, illetve nincs ilyen jellegű igény. A Bizottság azt is megállapította, hogy nem áll fenn sem bizonyítható piaci hiányosság, sem bizonyíték arra vonatkozóan, hogy az intézkedés érdemben befolyásolná a kedvezményezett hozzáállását.
- (132) Ami az intézkedés többi, Spanyolország által várt pozitív hatását illeti, a Bizottság úgy véli, hogy az ideiglenes, elsősorban az építőipart érintő munkahelyek megteremtése rendkívül költséges, és pozitív értéke igen korlátozott.
- (133) Ezenfelül, mivel az intézkedés lehetővé teszi, hogy az erőteljes állami finanszírozás kihasználásával új versenytárs jusson ki a piacra, a Bizottság úgy véli, hogy ez negatív hatással lesz a versenyre. A támogatás éppúgy megkérdőjelezné a versenytársak korábbi, saját tesztelést végző létesítményeikbe való beruházásait, mint azokat, amelyek célja csökkenteni az ilyen jellegű infrastruktúrák karbantartásába vagy fejlesztésébe történő jövőbeli beruházások számát.
- (134) A támogatás által érintett piac az Unió vasútberendezés-tesztelési szolgáltatásainak piaca. Ezen a piacon, ahogyan az az eljárás megindításáról szóló határozatban is szerepelt, jelenleg három vasúti tesztközpont üzemel az Európai Unióban: a cseh köztársasági Cerhenice (Velim), a németországi Wildenrath és a franciaországi Valenciennes, amelyekben akár 210 km/h sebességgel végzett tesztelésre is van mód. Nagy sebességű vasúti járművek tesztelését olyan kereskedelmi üzemű vasútvonalakon⁽⁵⁴⁾ végzik, amelyek legnagyobb tervezési sebessége 350 km/h – ilyenkor a próbaútazások során elért legnagyobb sebesség a szabvány által előírt 385 km/h (a vonat névleges sebességénél 10 % nagyobb értéken).
- (135) Ebből következik, hogy a különböző maximális tesztelési sebességek miatt nem áll fenn tökéletes helyettesíthetőség a CEATF által nyújtott tesztelési szolgáltatások és egyfelől a többi tesztelést végző létesítmény, másfelől a kereskedelmi üzemű vasútvonalakon végzett tesztek között. Ugyanakkor a kereskedelmi üzemű vasúti hálózatokon akár 385 km/h-s sebességgel végezhető tesztelési lehetőségek lefedik a legfeljebb az e kereskedelmi szempontból életképes sebességgel végzett tesztelési szolgáltatások iránti tényleges és lehetséges keresletet. Az akár 520 km/h sebességgel végzett tesztelés iránti esetleges jövőbeli keresletet illetően mind a rendelkezésre álló információk, mind a piaci résztvevőktől származó észrevételek arra utalnak, hogy az (a belátható jövőben legalábbis) kereskedelmi szempontból nem lesz életképes. A tesztelést végző CEATF-létesítmény tehát közvetlen versenytárs lesz mind a már meglévő létesítmények, mind az állami vasúti hálózatok számára. A Bizottság ezért úgy véli, hogy az intézkedés célja, hogy támogassa egy új versenytárs kizárólag állami forrásból finanszírozott piacra lépését, és ennek eredményeként valószínűsíthetően jelentősen torzítja majd a versenyt az adott piacon.
- (136) A támogatási intézkedés emellett a tesztelésre váró vasúti termékek (például vasúti járművek és berendezések) értékesítési piacán meglévő versenyre is negatív hatással lehet. Ahogyan az eljárás megindításáról szóló határozatra válaszul küldött észrevételekből is kiderült, a létesítmény földrajzi elhelyezkedése ténylegesen versenyelőnyt biztosítana a nemzeti vasúti jármű-gyártók számára, akik így valószínűleg inkább a CEATF területén végeznék tesztjeiket anélkül, hogy jelentős szállítási költségekkel kellene számolniuk.

⁽⁵⁴⁾ Ilyen vasútvonal például az olaszországi Rete Ferroviaria Italiana, a franciaországi SNCF vagy a németországi DB Bahn.

- (137) Tekintettel arra, hogy a bejelentett támogatásnak nincsenek megfelelően igazolható pozitív hatásai, a 6.3.1–6.3.5. szakaszban említett bizottsági észrevételek alapján a verseny tényleges és potenciális torzítása szempontjából úgy kell tekinteni az intézkedés negatív hatásaira, hogy azok meghaladják az állítólagos előnyöket.

6.3.7. A támogatás átláthatósága

- (138) A korábbi megállapítások alapján kijelenthető, hogy nincs szükség megvizsgálni a támogatás átláthatóságának mértékét.

6.3.8. A támogatás összeegyeztethetőségére vonatkozó következtetés

- (139) A 6.3.1–6.3.7. szakaszban foglalt megfontolásokra figyelemmel a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a bejelentett támogatási intézkedés a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében nem tekinthető összeegyeztethetőnek a belső piaccal.

6.4. Az összeegyeztethetetlen támogatás visszafizetése

- (140) Az állandó ítélkezési gyakorlatnak megfelelően, az (EU) 2015/1589 rendelet 16. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy „amennyiben a jogellenes támogatások esetén elutasító határozat születik, a Bizottság dönt arról, hogy az érintett tagállam hozza meg a szükséges intézkedéseket a támogatásnak a kedvezményezettől történő visszavételére”.
- (141) Az Európai Unió bíróságainak állandó ítélkezési gyakorlata azt is mutatja, hogy a Bizottság által a belső piaccal összeegyeztethetetlennek tekintett támogatások esetében a támogatás eltörlése vonatkozásában a tagállamra kirótt kötelezettség célja a korábbi helyzet visszaállítása ⁽⁵⁵⁾. Az Európai Unió bíróságai e tekintetben kimondták, hogy ez a célkitűzés akkor valósul meg, ha a kedvezményezett visszafizette a jogellenes támogatásként kapott összegeket (és annak kamatait), elveszítve így azt az előnyt, amelyet versenytársaival szemben élvezett a piacon, és visszaállt a támogatás juttatása előtti állapot ⁽⁵⁶⁾.
- (142) A Bizottság megállapította, hogy a Spanyolország által az ADIF számára nyújtott állami támogatás jogellenes és összeegyeztethetetlen a belső piaccal. A támogatás összegét vissza kell fizettetni annak érdekében, hogy helyreálljon az a piaci helyzet, amely a támogatás nyújtása előtt fennállt. A visszafizetetés ezért arra az időszakra vonatkozik, amikor a kedvezményezettek előnyben részesültek, azaz arra az időtartamra, amely a támogatásnak a kedvezményezettek részére történő rendelkezésre bocsátásával veszi kezdetét; a visszafizetendő összegek tartalmazzák a tényleges visszafizetés időpontjáig esedékes kamatokat is.
- (143) A Spanyolország által biztosított és a (43) és (44) preambulumbekkezdésben összefoglalt, valamint a 3., 4., és 5. táblázatban feltüntetett adatok alapján az ADIF számára 2011 és 2014 között folyósított teljes támogatás 143 703 000 EUR (amely 135 866 000 EUR támogatásra és 7 837 000 EUR hitelre oszlik).
- (144) A Bizottság azon információk alapján számolta ki a piaci feltételeknek megfelelő kamatlábat, amelyeket Spanyolország bocsátott rendelkezésére a vonatkozó időszakban az ADIF számára szerződés alapján folyósított kereskedelmi hitelekkel kapcsolatosan. A Bizottság azonban úgy véli, hogy a számítás eredményét befolyásolhatja olyan egyéb hitelek megléte, amelyekről nem szerzett tudomást. Ilyenformán az ADIF számára nyújtott hitelekre ténylegesen megállapított kamatlábak és a piaci kamatláb közötti különbség, és ilyen módon a visszafizetendő támogatási összeg kiszámítása céljából Spanyolorzágnak két hónap áll rendelkezésére e határozat elfogadásának időpontjától arra, hogy az ADIF által a vonatkozó időszakban igényelt kereskedelmi hitelekről adatokat szolgáltatson a Bizottságnak.
- (145) Spanyolország ezért egyfelől az ADIF számára előlegként ténylegesen kifizetett és általa eddig vissza nem fizetett, másfelől a 2011-ben, 2012-ben és 2013-ban nyújtott hitelekben szereplő támogatástartalmat egyaránt köteles visszafizettetni, ami – az előző bekezdésben említett lehetőség sérelme nélkül – a hitel kamata és a 6. táblázatban feltüntetett piaci kamatláb közötti különbség (lásd a (75) preambulumbekkezdést). A teljes visszafizetendő összeg tartalmazza az egyes támogatások és hitelek folyósítása és azok visszafizetése közötti időszakra eső kamatokat.

⁽⁵⁵⁾ Lásd többek között az Európai Bíróság C-278/92., C-279/92. és C-280/92. sz. *Spanyolország kontra Bizottság* ügyben 1994. szeptember 14-én ECLI:EU:C:1994:325 hozott ítéletének 75. pontját.

⁽⁵⁶⁾ Lásd többek között az Európai Bíróság C-75/97. sz. *Belgium kontra Bizottság* ügyben 1999. június 17-én ECLI:EU:C:1999:311 hozott ítéletének 64. és 65. pontját.

- (146) Míg a támogatások visszafizetendő kamatát a támogatási összeg alapján, addig a hitelek visszatérítendő kamatát a hitelek támogatástartalma alapján kell kiszámítani.
- (147) Spanyolország nem hajthat végre újabb kifizetéseket a szóban forgó projekttel kapcsolatban.
- (148) Ahogyan az a (88) preambulumbekkezdésben szerepel, a spanyol hatóságok azt állították, hogy a CEATF vasúti hálózat kivitelezésére nem kerül sor a Bizottság jóváhagyása nélkül. A Bizottság mindezek alapján úgy véli, hogy az ADIF-nek nincs oka megtartani a hiteleket, mivel azokat kizárólag e projekthez kapta. A Bizottság ezért kéri az ADIF számára nyújtott hitelek azonnali megszüntetését és visszafizetetését.

7. KÖVETKEZTETÉS

- (149) A Spanyolország által az ADIF számára nyújtott, előlegként kifizetett támogatások és hitelek a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősülnek. Spanyolország a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdésében említett bejelentési és felfüggesztési kötelezettség megsértésével nyújtotta az állami támogatást.
- (150) A Bizottság megállapította, hogy a támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal.
- (151) A támogatást tehát a releváns kamatokkal egyetemben vissza kell fizettetni a kedvezményezett ADIF-fel,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A CEATF kivitelezéshez a 2010. december 27-i megállapodás és a Miniszterek Tanácsa 2013. június 28-i határozata alapján az Administrador de Infraestructura ferroviaria (ADIF) számára Spanyolország által – a piaci kamatoknál alacsonyabb kamatú hitelek és támogatások formájában – nyújtott 358 552 309 EUR összegű állami források a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősülnek.

2. cikk

Az 1. cikkben említett támogatás jogellenes, mivel Spanyolország a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdéséből eredő bejelentési és felfüggesztési kötelezettség megsértésével nyújtotta azt.

3. cikk

Az 1. cikkben említett állami támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal.

4. cikk

- (1) Spanyolország haladéktalanul visszafizeteti az 1. cikkben említett támogatásból az ADIF számára folyósított összeget.
- (2) A visszafizetendő támogatási összeg tartalmazza a támogatásnak az ADIF rendelkezésére bocsátásától a tényleges visszafizetés időpontjáig esedékes kamatokat.
- (3) A kamatokat a 794/2004/EK bizottsági rendelet ⁽⁵⁷⁾ V. fejezetével összhangban kamatos kamattal kell kiszámítani. A visszatérítendő összegek a kedvezményezetteknek történő nyújtásától, azaz a támogatás és a hitelrészletek kifizetésének napjától a tényleges visszatérítésig terjedő időszakra számított kamattal növekszenek.
- (4) Spanyolország a jelen határozat elfogadásának időpontjától kezdve megszünteti az 1. cikkben említett támogatás valamennyi függőben lévő kifizetését.
- (5) Spanyolország kéri az ADIF számára nyújtott hitelek azonnali megszüntetését és visszafizetését.

⁽⁵⁷⁾ A Bizottság 794/2004/EK rendelete (2004. április 21.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 140., 2004.4.30., 1. o.).

5. cikk

Spanyolországnek gondoskodnia kell arról, hogy ez a határozat a közzétételétől számított négy hónapon belül végrehajtásra kerüljön.

6. cikk

(1) Az e határozat kihirdetésétől számított két hónapon belül Spanyolország közli a Bizottsággal a következő információkat:

- a) az ADIF által visszafizetendő teljes összeg (a támogatás összege és a kamatok);
- b) az e határozatnak való megfelelés érdekében már megtett és tervezett intézkedések részletes leírása;
- c) olyan dokumentumok, amelyek igazolják, hogy elrendelték a támogatásnak az ADIF általi visszafizetését.

(2) Spanyolország folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot a jelen határozat végrehajtása érdekében hozott intézkedésekről a 1. cikkben említett támogatás teljes visszafizetettéig. A Bizottság kérésére Spanyolország haladéktalanul tájékoztatást nyújt az e határozatnak való megfelelés érdekében már megtett és tervezett intézkedésekről. Ezen túlmenően Spanyolország az ADIF vállalattal már visszafizetett támogatási összegekre és kamatokra vonatkozóan is részletes tájékoztatást nyújt.

7. cikk

Ennek a határozatnak a Spanyol Királyság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2016. július 25-én.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
a Bizottság tagja

NEMZETKÖZI MEGÁLLAPODÁSOKKAL LÉTREHOZOTT SZERVEK ÁLTAL ELFOGADOTT JOGI AKTUSOK

A nemzetközi közjog értelmében jogi hatállyal kizárólag az ENSZ EGB eredeti szövegei bírnak. Ennek az előírásnak a státusza és hatálybalépésének időpontja az ENSZ EGB TRANS/WP.29/343. sz. státuszdokumentumának legutóbbi változatában ellenőrizhető a következő weboldalon:

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

Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ EGB) 138. számú előírása – Egységes rendelkezések a csendes közúti járművek korlátozott hallhatóságuk tekintetében történő jóváhagyásáról [2017/71]

A hatálybalépés időpontja: 2016. október 5.

TARTALOM

1. Alkalmazási kör
2. Fogalommeghatározások
3. Jóváhagyási kérelem
4. Jelölések
5. Jóváhagyás
6. Követelmények
7. A járműtípus módosítása és a jóváhagyás kiterjesztése
8. A gyártás megfelelősége
9. Szankciók nem megfelelő gyártás esetén
10. A gyártás végleges leállítása
11. Átmeneti rendelkezések
12. A jóváhagyási vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálatok és a típusjóváhagyó hatóságok neve és címe

MELLÉKLETEK

1. Értesítés
Az értesítési formanyomtatvány kiegészítése (műszaki adatközlő lap)
2. A jóváhagyási jel elrendezése
3. A gépjárművek által keltett hang mérésére használt módszerek és műszerek
Függelék: Számadatok és folyamatábrák

1. ALKALMAZÁSI KÖR

Ez az előírás a normál üzemmódban, hátramenetben vagy legalább egy előremeneti sebességfokozatban belső égésű motor üzemelése nélkül haladni képes M és N kategóriájú elektromos járművekre ⁽¹⁾ vonatkozik azok hallhatósága tekintetében.

⁽¹⁾ A jelenlegi szakaszban kizárólag akusztikai intézkedéseket kell kidolgozni az elektromos járművek korlátozott hangjelzései miatti aggodalmak eloszlátása végett. A véglegesítés után a megfelelő szakértői csoportot meg kell bízni azzal, hogy alternatív, nem akusztikai intézkedések kidolgozása céljából egészítse ki ezt az előírást, figyelembe véve az aktív biztonsági rendszereket, egyebek mellett a gyalogosérzékelő rendszereket. Ez az előírás a környezetvédelem érdekében maximális határértékeket is tartalmaz.

2. FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

Ezen előírás alkalmazásában:

- 2.1. „jármű jóváhagyása”: járműtípus jóváhagyása a hang tekintetében;
- 2.2. „akusztikus jármű-figyelmeztető rendszer (AVAS)”: elsődlegesen az ezen előírás követelményeinek teljesítése céljából a járműbe szerelt alkatrész vagy alkatrészcsoporthoz;
- 2.3. „járműtípus”: olyan gépjárművek kategóriája, amelyek lényegesen nem különböznek egymástól az alábbi jellemzők tekintetében:
 - 2.3.1. a jármű karosszériájának formája és anyaga, amely befolyásolja a hangerőt;
 - 2.3.2. az erőátviteli rendszer működési elve (az akkumulátoroktól a kerekekig). A 2.3.2. szakasz rendelkezései ellenére a teljes áttételi viszonyszám, az akkumulátortípus vagy a hatótávnövelővel való felszereltség tekintetében eltérő járművek is tekinthetők azonos típusba tartozónak;
 - 2.3.3. adott esetben a járműre szerelt AVAS hangkibocsátó készülékeinek (hardverének) száma és típusa(i);
 - 2.3.4. adott esetben az AVAS helye a járművön;
- 2.4. „frekvenciaeltolás”: az AVAS által kibocsátott hang frekvenciatartalmának megváltoztatása a járműsebesség függvényében;
- 2.5. „elektromos jármű”: legalább egy elektromos motort vagy elektromos motor-generátort tartalmazó erőátviteli rendszerrel felszerelt gépjármű;
 - 2.5.1. „tisztán elektromos jármű”: meghajtásához kizárólag elektromos motorral felszerelt gépjármű;
 - 2.5.2. „hibrid elektromos jármű”: meghajtásienergia-átalakítóként legalább egy elektromos motort vagy elektromos motor-generátort, valamint legalább egy belső égésű motort tartalmazó erőátviteli rendszerrel felszerelt jármű;
 - 2.5.3. „tűzelőanyag-cellás jármű”: meghajtásienergia-átalakítóként tűzelőanyag-cellával és elektromos géppel felszerelt jármű;
 - 2.5.4. „tűzelőanyag-cellás hibrid jármű”: meghajtásienergia-tároló rendszerként legalább egy tűzelőanyag-tároló rendszerrel és legalább egy újratölthető energiatároló rendszerrel felszerelt jármű;
- 2.6. „menetkész tömeg”: a jármű tömege a tűzelőanyag-tartály(ok) legalább a tárolókapacitása (tárolókapacitásuk) 90 %-áig feltöltve, a járművezető (75 kg), a tűzelőanyag, a folyadékok és a gyártó előírásai szerinti alapfelszerelés tömegével együtt, és adott esetben a felépítmény, a vezetőfülke, a csatlakozó-alkatrész és a pótkerek (pótkerekek), valamint a szerszámok tömegét is beleértve;
- 2.7. „szüneteltetési funkció”: az AVAS működésének ideiglenes felfüggesztésére szolgáló mechanizmus;
- 2.8. „a jármű elülső síkja”: a jármű elülső élet érintő függőleges sík;
- 2.9. „a jármű hátsó síkja”: a jármű hátsó élet érintő függőleges sík.
- 2.10. Jelölések és rövidített fogalmak, valamint a szakasz, amelyben először előfordulnak.

1. táblázat

Jelölések és rövidítések

Jelölés	Mérték-egység	Szakasz	Magyarázat
ICE	—	6.2.	Belső égésű motor (Internal Combustion Engine)
AA'	—	3. melléklet, 3. szakasz	A jármű menetirányára merőleges vonal, amely a vizsgálat során a hangnyomásszint rögzítésére szolgáló zóna kezdetét jelzi
BB'	—	3. melléklet, 3. szakasz	A jármű menetirányára merőleges vonal, amely a vizsgálat során a hangnyomásszint rögzítésére szolgáló zóna végét jelzi
PP'	—	3. melléklet, 3. szakasz	A jármű menetirányára merőleges vonal, amely a mikrofonok helyét jelzi
CC'	—	3. melléklet, 3. szakasz	A jármű menetirányának középvonala
v_{test}	km/h	3. melléklet, 3. szakasz	A jármű vizsgálati célsebessége
j	—	3. melléklet, 3. szakasz	Egyszeri vizsgálati menet indexe állóhelyzetbeni vagy állandó sebesség melletti vizsgálati feltételeknél
L_{reverse}	dB(A)	3. melléklet, 3. szakasz	A jármű A-hangnyomásszintje hátrameneti vizsgálatnál
$L_{\text{crs},10}$	dB(A)	3. melléklet, 3. szakasz	A jármű A-hangnyomásszintje állandó 10 km/h sebességgel végzett vizsgálatnál
$L_{\text{crs},20}$	dB(A)	3. melléklet, 3. szakasz	A jármű A-hangnyomásszintje állandó 20 km/h sebességgel végzett vizsgálatnál
L_{corr}	dB(A)	3. melléklet, 2.3.2. szakasz	Háttérzaj-korrektúra
$L_{\text{test},j}$	dB(A)	3. melléklet, 2.3.2. szakasz	A j^{th} vizsgálati menet A-hangnyomásszint határértékként kifejezett eredménye
$L_{\text{testcorr},j}$	dB(A)	3. melléklet, 2.3.2. szakasz	A j^{th} vizsgálati menet A-hangnyomásszint határértékként kifejezett, háttérzajjal korrigált eredménye
L_{bgn}	dB(A)	3. melléklet, 2.3.1. szakasz	A háttérzaj A-hangnyomásszintje
$\Delta L_{\text{bgn}, p-p}$	dB(A)	3. melléklet, 2.3.2. szakasz	A háttérzaj reprezentatív A-hangnyomásszintjének a maximális értéktől a minimális értékig terjedő tartománya meghatározott időszakban.
ΔL	dB(A)	3. melléklet, 2.3.2. szakasz	A j^{th} vizsgálati eredmény A-hangnyomásszint határértékként kifejezett eredményének és az A-háttérzajszintnek a különbsége ($\Delta L = L_{\text{test},j} - L_{\text{bgn}}$)
v_{ref}	km/h	3. melléklet, 4. szakasz	A frekvenciaeltolás százalékos értékének kiszámításához használt jármű-referenciasebesség

Jelölés	Mérték-egység	Szakasz	Magyarázat
$f_{j, \text{speed}}$	Hz	3. melléklet, 4. szakasz	Egyetlen frekvenciakomponens adott járműsebességnél, mintavételi szegmensenként, pl. $f_{1, 5}$
f_{ref}	Hz	3. melléklet, 4. szakasz	Egyetlen frekvenciakomponens a jármű referenciasebességénél
f_{speed}	Hz	3. melléklet, 4. szakasz	Egyetlen frekvenciakomponens adott járműsebességnél, pl. f_5
l_{veh}	m	3. melléklet, függelék	A jármű hossza

3. JÓVÁHAGYÁSI KÉRELEM

- 3.1. A járműtípus korlátozott hallhatóság tekintetében történő jóváhagyására vonatkozó kérelmet a járműgyártó vagy jogszzerűen meghatalmazott képviselője nyújtja be.
- 3.2. A kérelemhez csatolni kell az alábbi dokumentumokat, és meg kell adni a következő adatokat:
 - 3.2.1. a járműtípus leírása, különös tekintettel a fenti 2.3. szakaszban említett elemekre;
 - 3.2.2. az 1. melléklet kiegészítésében említett motor(ok) leírása;
 - 3.2.3. adott esetben az AVAS-t alkotó alkatrészek listája;
 - 3.2.4. adott esetben az összeállított AVAS rajza és járművön belüli elhelyezésének feltüntetése.
- 3.3. A 2.3. szakaszban meghatározott feltételek fennállása esetén a jóváhagyási vizsgálatokat végző műszaki szolgálat választja ki a jármű gyártójával egyetértésben az adott típust jól képviselő járművet.
- 3.4. A típusjóváhagyó hatóság a típusjóváhagyás megadása előtt ellenőrzi, hogy megtették-e a gyártás megfelelőségének hatékony ellenőrzését biztosító megfelelő intézkedéseket.

4. JELÖLÉSEK

- 4.1. Az AVAS alkatrészein (adott esetben) szerepelnie kell az alábbiaknak:
 - 4.1.1. az AVAS alkatrészei gyártójának (gyártóinak), márkanéve vagy védjegye;
 - 4.1.2. a hozzárendelt azonosító szám(ok).
- 4.2. Ezeknek a jelöléseknek jól olvashatónak és eltávolíthatatlannak kell lenniük.

5. JÓVÁHAGYÁS

- 5.1. A típusjóváhagyás kizárólag abban az esetben adható meg, ha a járműtípus megfelel az alábbi 6. és 7. szakaszban foglalt követelményeknek.
- 5.2. Mindegyik jóváhagyott típushoz jóváhagyási számot kell rendelni. Ennek első két számjegye a jóváhagyás időpontjában hatályos, az előírást lényeges műszaki tartalommal módosító legutóbbi módosítássorozat száma (jelenleg ez a 00. módosítássorozatnak megfelelően 00). Ugyanazon szerződő fél nem rendelheti ugyanazt a számot más járműtípushoz.
- 5.3. Egy járműtípus ezen előírás szerinti jóváhagyásáról, annak kiterjesztéséről, elutasításáról, visszavonásáról, illetve a járműtípus gyártásának végleges leállításáról az ezen előírás 1. mellékletében található mintának megfelelő nyomtatványon tájékoztatni kell a megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó feleket.

- 5.4. Minden olyan járművön, amely megfelel az ezen előírás szerint jóváhagyott járműtípusnak, a jóváhagyási értesítésben megadott, könnyen hozzáférhető helyen jól látható módon fel kell tüntetni egy nemzetközi jóváhagyási jelet, amely a következőkből áll:
- 5.4.1. egy kör, benne az „E” betű és a jóváhagyó ország egyedi azonosító száma;
- 5.4.2. ezen előírás száma, amelyet egy „R” betű, egy kötőjel és a jóváhagyási szám követ az 5.4.1. szakaszban előírt kör jobb oldalán.
- 5.5. Ha a jármű megfelel a megállapodáshoz mellékelte egy vagy több további előírás szerint abban az országban jóváhagyott járműtípusnak, amely ezen előírás alapján megadta a jóváhagyást, akkor az 5.4.1. szakaszban előírt jelet nem szükséges megismételni. Ilyen esetben az előírás és a jóváhagyás számát, valamint az összes olyan előírás kiegészítő jelét, amelyek szerint a jóváhagyást megadták ugyanabban az országban, amely ezen előírás szerint is megadta a jóváhagyást, az 5.4.1. szakaszban előírt jel jobb oldalán egymás alatt kell feltüntetni.
- 5.6. A jóváhagyási jelnek jól olvashatónak és eltávolíthatatlannak kell lennie.
- 5.7. A jóváhagyási jelet a gyártó által a járműre szerelt adattáblán vagy annak közelében kell elhelyezni.
- 5.8. Ezen előírás 2. mellékletében példák találhatók a jóváhagyási jel elrendezésére.

6. KÖVETELMÉNYEK

6.1. Általános követelmények

Ezen előírás alkalmazásában a járműnek az alábbi követelményeknek kell megfelelnie:

6.2. Akusztikai jellemzők

A jóváhagyásra benyújtott járműtípus által kibocsátott hangot az ezen előírás 3. mellékletében előírt módszerekkel kell mérni.

Az üzemi sebességtartomány a 0 km/h-t meghaladó és 20 km/h-ig bezárólag terjedő tartomány.

Ha az AVAS-szal fel nem szerelt jármű legfeljebb +3 dB(A) eltéréssel eléri a lenti 2. táblázatban meghatározott átfogó szinteket, a harmadoktávsvárra és a frekvenciaeltolásra vonatkozó követelmény nem alkalmazandó.

6.2.1. Állandó sebesség mellett végzett vizsgálatok

6.2.1.1. A jóváhagyáshoz használt vizsgálati sebesség 10 km/h és 20 km/h.

6.2.1.2. A 3. melléklet 3.3.2. szakaszában foglalt feltételek melletti vizsgálatkor a járműnek olyan hangot kell kibocsátania:

- amelynek a teljes hangnyomásszintje az adott vizsgálati sebesség mellett eléri a 6.2.8. szakaszban foglalt 2. táblázat szerinti minimumot;
- amely a 6.2.8. szakaszban foglalt 2. táblázat szerinti harmadoktávsvávok közül legalább kettővel rendelkezik. Ezek közül legalább egy sávnak az 1 600 Hz-es harmadoktávsvávban kell lennie;
- amelynek a hangnyomásszintje a kiválasztott sávokban az adott vizsgálati sebesség mellett eléri a 6.2.8. szakaszban foglalt 2. táblázat 3. és 4. oszlopa szerinti minimumot.

6.2.1.3. A jármű mentesül e vizsgálat alól, ha a rajta a 3. melléklet 3.3.2. szakasza szerint egy méréssorozaton belül tízszer elvégzett vizsgálat során nem sikerül érvényes mért értéket rögzíteni amiatt, hogy a jármű belső égésű motorja tovább működik vagy újraindul, és ezzel megzavarja a méréseket.

6.2.2. Hátrameneti vizsgálat

6.2.2.1. A 3. melléklet 3.3.3. szakaszában foglalt feltételek melletti vizsgálatkor a járműnek olyan hangot kell kibocsátania, amelynek a teljes hangnyomásszintje eléri a 6.2.8. szakaszban foglalt 2. táblázat 5. oszlopa szerinti minimumot;

6.2.2.2. a jármű mentesül e vizsgálat alól, ha a rajta a 3. melléklet 3.3.3. szakasza szerint egy méréssorozaton belül tízszer elvégzett vizsgálat során nem sikerül érvényes mért értéket rögzíteni amiatt, hogy a jármű belső égésű motorja tovább működik vagy újraindul, és ezzel megzavarja a méréseket.

6.2.3. Gyorsítást és lassítást jelző frekvenciaeltolás

6.2.3.1. A frekvenciaeltolás célja, hogy hangjelzéssel felhívja a közlekedők figyelmét a járműsebesség változására.

6.2.3.2. A 3. melléklet 4. szakaszában foglalt feltételek melletti vizsgálatkor a jármű által a 6.2.8. szakaszban meghatározott frekvenciatarományon belül kibocsátott legalább egy hangjelzésnek a sebességgel arányosan, az 5–20 km/h sebességtartományon belül az egyes sebességfokozatokban 1 km/h-ként átlagosan legalább 0,8 %-kal változnia kell, akkor is, amikor a jármű előremenetben halad. Egnél több frekvencia eltolása esetén csak egy frekvenciaeltolásnak kell megfelelnie a követelményeknek.

6.2.4. Állási hang

A jármű álló helyzetben kibocsáthat hangot.

6.2.5. A járművezető által választható hangok

A jármű gyártója több eltérő hangot is megadhat, amelyek közül a járművezető választhat; minden ilyen hangnak meg kell felelnie a 6.2.1–6.2.3. szakaszban előírtaknak, és az ott foglalt rendelkezések szerinti jóváhagyással kell rendelkeznie.

6.2.6. Szüneteltetési funkció

A gyártó beépíthet az AVAS ideiglenes kikapcsolását lehetővé tevő funkciót. Minden egyéb, a lenti követelményt nem teljesítő kikapcsolási funkció tiltott.

6.2.6.1. A funkciót úgy kell elhelyezni, hogy a járművezető szokásos ülő helyzetből működtethesse azt.

6.2.6.2. A szüneteltetési funkció bekapcsolása esetén az AVAS felfüggesztését egyértelműen jelezni kell a járművezetőnek.

6.2.6.3. Az AVAS-nak újra be kell kapcsolnia a jármű leállítását követő ismételt indításkor.

6.2.6.4. Tájékoztatás a felhasználói kézikönyvben

Szüneteltetési funkció beépítése esetén a gyártónak tájékoztatnia kell (például a felhasználói kézikönyvben) a tulajdonost annak hatásáról az alábbiak szerint:

„Az AVAS szüneteltetési funkciója kizárólag akkor használható, ha nyilvánvalóan nincs szükség hang kibocsátására a környezet figyelmeztetése céljából, és biztosan nincsenek gyalogosok a közelben.”

6.2.7. Az AVAS maximális hangerejére vonatkozó követelmények

A 3. melléklet 3.3.2. szakaszában foglalt feltételek melletti vizsgálatkor az AVAS-szal felszerelt jármű által kibocsátott teljes hangerő előremenetben nem haladhatja meg a 75 dB(A) értéket ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ A 2 méterről mért 75 dB(A) maximális teljes hangnyomásszint 7,5 méterről mérve 66 dB(A) teljes hangnyomásszintnek felel meg. A 7,5 méterről mért 66 dB(A) határérték a megengedett legalacsonyabb maximális érték az 1958. évi megállapodás alapján elfogadott előírásokban.

6.2.8. Minimális hangerő

Az ezen előírás 3. mellékletének rendelkezéseivel összhangban mért és a matematikai szabályok szerint a legközelebbi egész számra kerekített zajszintnek legalább az alábbi értékeket el kell érnie:

2. táblázat

A minimális hangerőre vonatkozó követelmények dB(A)-ban

Frekvencia Hz-ben		Állandó sebesség mellett végzett vizsgálat, 3.3.2. szakasz (10 km/h)	Állandó sebesség mellett végzett vizsgálat, 3.3.2. szakasz (20 km/h)	Hátrameneti vizsgálat, 3.3.3. szakasz
1. oszlop	2. oszlop	3. oszlop	4. oszlop	5. oszlop
Összesen		50	56	47
Harmadoktávok	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. A JÁRMŰTÍPUS MÓDOSÍTÁSA ÉS A JÓVÁHAGYÁS KITERJESZTÉSE

7.1. A járműtípus minden módosításáról értesíteni kell a járműtípust jóváhagyó típusjóváhagyást megadó hatóságot. A típusjóváhagyó hatóság ezt követően a következőképpen járhat el:

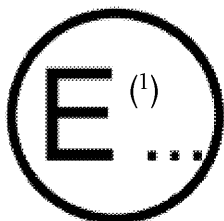
7.1.1. úgy ítéli meg, hogy az elvégzett módosításoknak nagy valószínűséggel nincs számottevő kedvezőtlen hatása és a jármű továbbra is megfelel a követelményeknek; vagy

- 7.1.2. új vizsgálati jegyzőkönyvet kér a vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgáltatótól.
- 7.2. A jóváhagyás megerősítéséről vagy elutasításáról, a módosítások részletes leírásával együtt, a fenti 5.3. szakaszban említett eljárás szerint értesíteni kell a megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó feleket.
- 7.3. A jóváhagyást kiterjesztő típusjóváhagyó hatóság sorszámot rendel a kiterjesztéshez, és az ezen előírás 1. mellékletének megfelelő nyomtatványon értesíti erről az 1958. évi megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó feleket.
8. A GYÁRTÁS MEGFELELŐSÉGE
- A gyártásmegfelelőség ellenőrzésére szolgáló eljárásoknak meg kell felelniük a megállapodás (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) 2. függelékében megállapított eljárásoknak, valamint a következő követelményeknek:
- 8.1. Az ezen előírás szerint jóváhagyott járműveket úgy kell gyártani, hogy megfeleljenek a jóváhagyott típusnak, és teljesítsék a fenti 6.2. szakaszban megállapított követelményeket.
- 8.2. A típusjóváhagyást megadó hatóság bármikor ellenőrizheti az egyes gyártóüzemekben a gyártás megfelelőségének ellenőrzésére alkalmazott módszereket. Ilyen ellenőrzésre általában két évente kerül sor.
9. SZANKCIÓK NEM MEGFELELŐ GYÁRTÁS ESETÉN
- 9.1. Az ezen előírás szerint egy járműtípusra megadott jóváhagyás visszavonható, ha a fentiekben előírt követelmények nem teljesülnek.
- 9.2. Ha a megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó valamely szerződő fél visszavon egy előzőleg általa megadott jóváhagyást, akkor erről az ezen előírás 1. mellékletének megfelelő nyomtatványon haladéktalanul értesíti az ezen előírást alkalmazó többi szerződő felet.
10. A GYÁRTÁS VÉGLEGES LEÁLLÍTÁSA
- Ha a jóváhagyás jogosultja véglegesen leállítja az ezen előírás szerint jóváhagyott járműtípus gyártását, akkor erről értesítenie kell a jóváhagyást megadó hatóságot. A hatóság az értesítés kézhezvétele után az ezen előírás 1. mellékletének megfelelő nyomtatványon tájékoztatja erről az 1958. évi megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó feleket.
11. ÁTMENETI RENDELKEZÉSEK
- A vizsgálópálya megfelelőségének az ezen előírás 3. mellékletének 2.1.2. szakaszában leírtak szerinti ellenőrzéséhez 2019. június 30-ig az ISO 10844:2014 szabvány helyett az ISO 10844:1994 szabvány is alkalmazható.
12. A JÓVÁHAGYÁSI VIZSGÁLATOK ELVÉGZÉSÉRT FELELŐS MŰSZAKI SZOLGÁLATOK ÉS A TÍPUSJÓVÁHAGYÓ HATÓSÁGOK NEVE ÉS CÍME
- Az 1958. évi megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó felek közlik az Egyesült Nemzetek Titkárságával a jóváhagyási vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálatok nevét és címét, valamint a jóváhagyásokat megadó, illetve a más országok által megadott jóváhagyásokat, kiterjesztéseket, elutasításokat vagy visszavonásokat igazoló értesítéseket fogadó típusjóváhagyó hatóságok nevét és címét.
-

1. MELLÉKLET

ÉRTESITES

(legnagyobb formátum: A4 [210 × 297 mm])



Kibocsátó: Hatóság neve

.....

.....

.....

Tárgy ⁽²⁾: Jóváhagyás megadása
 Jóváhagyás kiterjesztése
 Jóváhagyás elutasítása
 Jóváhagyás visszavonása
 A gyártás végleges leállítása

járműtípusra vonatkozóan, annak hangkibocsátása tekintetében, a 138. számú előírás szerint

Jóváhagyás száma: Kiterjesztés száma:

I. SZAKASZ

- 0.1. Gyártmány (a gyártó márkaneve):
- 0.2. Járműtípus:
- 0.3. Típusazonosító jelölés, ha fel van tüntetve a járművön ⁽³⁾:
- 0.3.1. A jelölés helye:
- 0.4. A jármű kategóriája ⁽⁴⁾:
- 0.5. Meghajtási elv (tisztán elektromos jármű/hibrid elektromos jármű/tüzelőanyag-cellás jármű/tüzelőanyag-cellás hibrid jármű):
- 0.6. A gyártó vállalat neve és címe:
- 0.7. Az összeszerelő üzem(ek) neve és címe:
- 0.8. A gyártó képviselőjének (ha van) neve és címe:

II. SZAKASZ

1. Kiegészítő adatok (adott esetben): lásd a Kiegészítést.
2. A vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálat:
3. A vizsgálati jegyzőkönyv dátuma:
4. A vizsgálati jegyzőkönyv száma:
5. Megjegyzések (ha vannak): lásd a Kiegészítést.
6. Hely:
7. Dátum:
8. Aláírás:
9. A kiterjesztés indokai:
 Csatolmányok:
 Információs csomag:
 Vizsgálati jelentés(ek):

A ... sz. értesítési formanyomtatvány kiegészítése

Műszaki adatok

0. Általános információk

0.1. Gyártmány (a gyártó márkaneve):

0.2. Típusazonosító jelölés, ha fel van tüntetve a járművön ⁽⁵⁾:

0.2.1. A jelölés helye:

0.3. A jármű kategóriája ⁽⁶⁾:

0.4. A gyártó vállalat neve és címe:

0.5. A gyártó képviselőjének (ha van) neve és címe:

0.6. Az összeszerelő üzem(ek) neve és címe:

1. Kiegészítő információk

1.1. Motor

1.1.1. Meghajtási elv (tisztán elektromos jármű/hibrid elektromos jármű/tüzelőanyag-cellás jármű/tüzelőanyag-cellás hibrid jármű):

1.1.2. A motor(ok) gyártója:

1.1.3. A gyártó motorkódja(i):

1.2. Az AVAS leírása (adott esetben):

1.2.1. Szüneteltető kapcsoló (van/nincs)

1.2.2. Hang álló helyzetben (van/nincs)

1.2.3. A járművezető által választható hangok száma (1/2/3/...)

2. Vizsgálati eredmények

2.1. A mozgó jármű zajszintje: dB(A) 10 km/h sebességnél

2.2. A mozgó jármű zajszintje: dB(A) 20 km/h sebességnél

2.3. A mozgó jármű zajszintje: dB(A) hátramenetben

2.4. Frekvenciaeltolás: % /km/h

3. Megjegyzések

Műszaki adatközlő lap ⁽⁷⁾

0. Általános információk

0.1. Gyártmány (a gyártó márkaneve):

0.2. Típus

0.3. Típusazonosító jelölés, ha fel van tüntetve a járművön ⁽⁸⁾:

0.3.1. A jelölés helye:

0.4. A jármű kategóriája ⁽⁹⁾:

0.5. A gyártó vállalat neve és címe:

0.6. A gyártó képviselőjének (ha van) neve és címe:

0.8. Az összeszerelő üzem(ek) neve és címe:

1. A jármű általános felépítésére vonatkozó jellemzők

1.1. Egy reprezentatív járműről készült fényképek és/vagy rajzok:

1.3. A tengelyek és kerekek száma ⁽¹⁰⁾:

1.3.3. Hajtott tengelyek (száma, helyzete, összekapcsolása):

1.6. Motor(ok) helye és elrendezése:

2. Tömeg és méretek ⁽¹¹⁾ (kg és mm) (lásd a mellékelt rajzot, ha van):

2.4. A jármű mérettartománya (befoglaló méretek):

- 2.4.1. A felépítmény nélküli alvázra vonatkozóan:
- 2.4.1.1. Hosszúság:
- 2.4.1.2. Szélesség:
- 2.4.2. Felépítménnyel ellátott alváz esetében
- 2.4.2.1. Hosszúság:
- 2.4.2.2. Szélesség:
- 2.6. Menetkész tömeg
- minimum és maximum:
3. Motor ⁽¹²⁾
- 3.1. A motor(ok) gyártója:
- 3.1.1. Gyártó motorkódja(i) (a motor(ok)on feltüntetett kódszám vagy egyéb azonosítási jel):
- 3.3. Elektromos motor
- 3.3.1. Az elektromos motor típusa (tekercselés, gerjesztés):
- 3.4. Motor vagy motorkombináció
- 3.4.4. Elektromos motor (az elektromos motorok típusainak leírása külön-külön)
- 3.4.4.1. Gyártmány:
- 3.4.4.2. Típus:
- 3.4.4.3. Legnagyobb teljesítmény: kW
6. Felfüggesztés
- 6.6. Gumiabroncsméret
- 6.6.2. A gördülési sugarak alsó és felső határértékei
- 6.6.2.1. 1. tengely:
- 6.6.2.2. 2. tengely:
- 6.6.2.3. 3. tengely:
- 6.6.2.4. 4. tengely:
- stb.
9. Felépítmény
- 9.1. A felépítmény típusa:
- 9.2. Felhasznált anyagok és az összeállítás módja:
12. Egyebek
- 12.5. A jármű hangkibocsátását befolyásoló anyagok és alkatrészek részletezése (amennyiben nem szerepel más tételek alatt):
17. AVAS (adott esetben)
- 17.1. Az AVAS típusa (hangszóró stb.):
- 17.1.1. Gyártmány:
- 17.1.2. Típus:
- 17.1.3. Geometriai jellemzők (belső hossz és átmérő)
- 17.2. A következő dokumentumok ezen értesítés mellékletét képezik:
- 17.2.1. ... a hangkibocsátó készülék(ek) a rögzítéseinek rajzai,

17.2.2. a rögzítési helyeket tartalmazó rajzok és ábrák és

a szerkezet azon részeinek jellemzői, amelyekre a készülékeket felszerelik;

17.2.3. áttekintő nézet a jármű elejéről és a rekeszről, ahol a készülék elhelyezkedik, valamint az alkatrészhez felhasznált anyagok leírása.

Aláírás:

Beosztás:

Dátum:

⁽¹⁾ A jóváhagyást megadó/kiterjesztő/elutasító/visszavonó ország egyedi azonosító száma (lásd ezen előírás jóváhagyásra vonatkozó rendelkezéseit).

⁽²⁾ A nem kívánt rész törölendő.

⁽³⁾ Ha a típusazonosító olyan karaktereket tartalmaz, amelyek az ezen adatközlő lapon megjelölt járműtípus leírása szempontjából nem lényegesek, akkor e karaktereket a dokumentációban kérdőjellel kell helyettesíteni (pl. ABC?123??).

⁽⁴⁾ Az R.E.3. szerinti meghatározásnak megfelelően.

⁽⁵⁾ Ha a típusazonosító olyan karaktereket tartalmaz, amelyek az ezen adatközlő lapon megjelölt járműtípus leírása szempontjából nem lényegesek, akkor e karaktereket a dokumentációban kérdőjellel kell helyettesíteni (pl. ABC?123??).

⁽⁶⁾ Az R.E.3. szerinti meghatározásnak megfelelően.

⁽⁷⁾ A gyártók automatikusan létrehozhatják ezt a műszaki adatközlő lapot úgy, hogy a közösen elfogadott mátrixból kiválasztják a megfelelő tételeket. A kiválasztott tételek ugyanazzal a számmal szerepelnek a műszaki adatközlő lapon, mint a mátrixban. Következésképpen a tételek számozása nem feltétlenül folyamatos a műszaki adatközlő lapon.

⁽⁸⁾ Ha a típusazonosító olyan karaktereket tartalmaz, amelyek az ezen adatközlő lapon megjelölt járműtípus leírása szempontjából nem lényegesek, akkor e karaktereket a dokumentációban kérdőjellel kell helyettesíteni (pl. ABC?123??).

⁽⁹⁾ Az R.E.3. szerinti meghatározásnak megfelelően.

⁽¹⁰⁾ Kizárólag a terepjáró járművek meghatározásának céljára.

⁽¹¹⁾ a) ISO 612:1978 szabvány – Közúti járművek – Gépjárművek és vontatott járművek méretei – fogalmak és meghatározások.

b) Ha a rendes vezetőfülkés változat mellett van hálólhelyes vezetőfülkés kivitel is, akkor a tömegeket és a méreteket mindkettőre meg kell adni.

c) Meg kell adni a jármű méreteit befolyásoló nem kötelező tartozékokat.

⁽¹²⁾ Olyan jármű esetében, amely benzinnel, gázolajjal stb., vagy ezek és egy másik tüzelőanyag kombinációjával is működik, az adatokat ismételtlen meg kell adni. Nem hagyományos motorok és rendszerek esetében a gyártónak az itt megadottakkal egyenértékű adatokat kell megadnia.

2. MELLÉKLET

A JÓVÁHAGYÁSI JEL ELRENDEZÉSE

A. MINTA

(lásd ezen előírás 5.4. szakaszát)



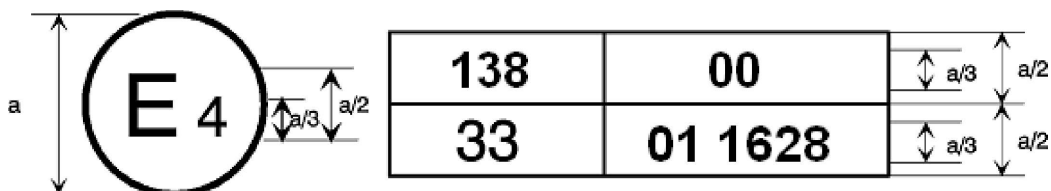
a = legalább 8 mm.

A járművön elhelyezett fenti jóváhagyási jel azt mutatja, hogy az érintett járműtípust hallhatóság tekintetében a 138. sz. előírás szerint Hollandiában (E 4), a 002439. jóváhagyási számon hagyták jóvá.

A jóváhagyási szám első két számjegye azt jelzi, hogy a 138. sz. előírás a jóváhagyás idején már tartalmazta a 00. módosítássorozatot.

B. MINTA

(lásd ezen előírás 5.5. szakaszát)



a = legalább 8 mm.

A járművön elhelyezett fenti jóváhagyási jel azt mutatja, hogy az adott járműtípust a 138. és a 33. sz. előírás szerint Hollandiában (E 4) hagyták jóvá⁽¹⁾. A jóváhagyási számok azt jelzik, hogy a jóváhagyások megadásának időpontjában a 138. számú előírás a 00. módosítássorozatot, a 33. számú előírás pedig a 01. módosítássorozatot tartalmazta.

⁽¹⁾ Az utóbbi szám csak példaként szolgál.

3. MELLÉKLET

A GÉPJÁRMŰVEK ÁLTAL KELTETT HANG MÉRÉSÉRE HASZNÁLT MÓDSZEREK ÉS MŰSZEREK

1. MŰSZEREK

1.1. Akusztikai mérőműszerek

1.1.1. Általános információk

A hangnyomásszint méréséhez zajszintmérő készüléket vagy azzal egyenértékű, 1. osztályba tartozó műszerekre vonatkozó követelményeknek (az esetlegesen használt javasolt szélernyővel együtt is) megfelelő készüléket kell használni. E követelmények az IEC 61672-1-2013 szabványban szerepelnek.

A teljes mérőrendszert ellenőrizni kell egy olyan hangkalibrátorral, amely kielégíti az IEC 60942-2003 szabványban meghatározott 1. pontossági osztályba tartozó hangkalibrátorokra vonatkozó követelményeket.

A méréseket az akusztikai mérőműszer „F” idősúlyozási tényezőjét, és az ugyancsak az IEC 61672-1-2013 szabványban leírt „A” frekvenciasúlyozást alkalmazva kell elvégezni. Olyan rendszer használata esetén, amely az A-hangnyomásszint periodikus figyelését is tartalmazza, az adatokat legfeljebb 30 ms-os időközönként kell mérni. A mérések harmadoktávokra való elvégzésekor a műszereknek meg kell felelniük az IEC 61260-1-2014 szabvány szerinti 1. osztályra vonatkozó követelményeknek.

A mérések frekvenciaeltolásra való elvégzésekor a digitális hangrögzítő rendszernek legalább 16 bites kvantálással kell rendelkeznie. A mintavételi gyakoriságot és a dinamikus tartományt a vizsgált jelhez kell igazítani.

A műszerek karbantartását és kalibrálását a gyártó utasításainak megfelelően kell végezni.

1.1.2. Kalibrálás

Minden mérősorozat kezdetén és végén a teljes akusztikus mérőrendszert az 1.1.1. szakaszban leírt hangkalibrátorral kell ellenőrizni. A mért eredmények közötti különbség további kiigazítások nélkül legfeljebb 0,5 dB(A) lehet. Amennyiben az eltérés meghaladja ezt a mértéket, a legutóbbi, megfelelő eredményű ellenőrzést követő mérések eredményeit figyelmen kívül kell hagyni.

1.1.3. A követelményeknek való megfelelés

Évente egyszer ellenőrizni kell, hogy a hangkalibrátor megfelel-e az IEC 60942-2003 szabvány követelményeinek. Legalább kétfévente ellenőrizni kell, hogy a műszerrendszer megfelel-e az IEC 61672-3-2013 szabvány követelményeinek. A megfelelőségi vizsgálatokat olyan laboratóriumban kell elvégezni, amely jogosult a megfelelő szabványokkal kapcsolatos kalibrációk elvégzésére.

1.2. A motorfordulatszám-mérés műszerei

Folyamatosan mérő műszerek használata esetén a jármű közúti sebességét olyan műszerrel kell mérni, amelynek pontossága $\pm 0,5$ km/h-n belül van.

Ha a vizsgálatok során nem folyamatos sebességmérést alkalmaznak, a pillanatnyi sebességértékeket mérő műszernek legalább $\pm 0,2$ km/h-s mérési pontosságot kell biztosítania.

1.3. Meteorológiai műszerek

A vizsgálat során a környezeti feltételek megfigyelésére használt meteorológiai műszereknek a következő követelményeknek kell megfelelniük:

- a) legfeljebb ± 1 °C a hőmérsékletet mérő eszköz esetében;
- b) $\pm 1,0$ m/s a szélesebbésmérő eszköz esetében;
- c) ± 5 hPa a légköri nyomást mérő eszköz esetében;
- d) ± 5 % a relatív páratartalmat mérő eszköz esetében.

2. AKUSZTIKAI KÖRNYEZET, IDŐJÁRÁSI KÖRÜLMÉNYEK ÉS HÁTTERZAJ

2.1. Vizsgálati hely

2.1.1. Általános információk

A vizsgálati helyre vonatkozó követelmények az ezen előírásban leírt járművizsgálatok elvégzéséhez szükséges akusztikai környezetről rendelkeznek. Az ezen követelményeknek megfelelő kültéri és a beltéri vizsgálati környezetek egyenértékű akusztikai környezetet biztosítanak, és egyformán érvényes eredményeket hoznak.

2.1.2. Kültéri vizsgálat

A vizsgálati helynek alapjában véve vízszintesnek kell lennie. A vizsgálópálya felépítésének és felületének meg kell felelnie az ISO 10844:2014 szabványban foglalt követelményeknek.

A pálya középpontjától számított 50 méter sugarú körben nem lehetnek nagy méretű hangvisszaverő tárgyak, például kerítések, sziklák, hidak vagy épületek. A próbapálya és a helyszín felületének száraznak kell lennie, és nem takarhatja semmilyen hangelnyelő anyag, például porhó vagy laza törmelék.

A mikrofonok közelében nem lehetnek olyan akadályok, amelyek befolyásolhatnák a hangteret, és senki sem maradhat a mikrofon és a zajforrás közötti területen. A mérést végző személynek olyan helyzetet kell elfoglalnia, hogy ne befolyásolja a műszer által mért értékeket. A mikrofonokat az 1. ábrán szemléltetett módon kell elhelyezni.

2.1.3. Beltéri félig visszhangmentes vagy visszhangmentes vizsgálat

Ez a szakasz ismerteti, milyen feltételeket kell kialakítani, amikor a jármű vizsgálatát úgy végzik, mintha közúton haladna úgy, hogy minden rendszere üzemel, illetve olyan üzemmódban közlekedne, amikor csak az AVAS üzemel.

A vizsgálati helynek meg kell felelnie az ISO 26101:2012 szabvány követelményeinek, amelyek közül a lenti minősítési kritériumok és mérési követelmények vonatkoznak e vizsgálati módszerre.

A félig visszhangmentesnek minősülő teret a 3. ábra szerint kell meghatározni.

A félig visszhangmentes tér minősítéséhez az alábbi értékelést kell elvégezni:

- a) a hangforrás helyének a visszhangmentesnek minősülő tér padlójának közepén kell lennie;
- b) a hangforrásnak széles sávú bemeneti jelet kell szolgáltatnia a méréshez;
- c) az értékelést harmadoktávokban kell elvégezni;
- d) Az értékeléshez a mikrofonok helyének a hangforrás helyétől az ezen előírás szerinti méréshez használt mikrofonok pozíciójáig tartó vonalon kell lennie a 3. ábrán látható módon. Általánosan használt nevén ez a mikrofon átlója;
- e) a mikrofon átlóvonalán történő értékeléshez legalább 10 pontot kell használni;
- f) a félig visszhangmentes minősítéshez használt harmadoktávokat úgy kell meghatározni, hogy a vizsgált spektrumtartományt is lefedjék.

A vizsgálati helyen biztosítani kell az ISO 26101:2012 szabványban meghatározott határfrekvenciát, amelynek kisebbnek kell lennie a legalacsonyabb vizsgált frekvenciánál. A legalacsonyabb vizsgált frekvencia az a frekvencia, amely alatt a vizsgált jármű hangkibocsátásának mérése szempontjából nincs lényeges jeltartalom.

A mikrofonok közelében nem lehetnek olyan akadályok, amelyek befolyásolhatnák a hangteret, és senki sem maradhat a mikrofon és a zajforrás közötti területen. A mérést végző személynek olyan helyzetet kell elfoglalnia, hogy ne befolyásolja a műszer által mért értékeket. A mikrofonokat a 2. ábrán szemléltetett módon kell elhelyezni.

2.2. Időjárási körülmények

Az időjárási körülményeket úgy kell meghatározni, hogy különféle szokásos üzemi hőmérsékleti értékeket tartalmazzanak, ugyanakkor elkerülhetők legyenek a szélsőséges időjárási viszonyok miatti kirívó mért értékek.

A mérés ideje alatt rögzíteni kell a hőmérséklet, a relatív páratartalom és a légnyomás jellemző értékeit.

A meteorológiai műszereket, amelyeknek a vizsgálati helyre jellemző adatokat kell szolgáltatniuk, a vizsgálati hely mellett, a méréshez használt mikrofon jellemző magasságában kell elhelyezni.

A méréseket olyankor kell elvégezni, amikor a környezeti levegő hőmérséklete 5 °C és 40 °C között van.

A környezeti hőmérséklet szükség esetén szűkebb tartományra is korlátozható ahhoz, hogy a gyártó előírása szerint bekapcsolódjanak a jármű azon fő funkciói, amelyek csökkenthetik a jármű zajkibocsátását (például start-stop rendszer, hibrid meghajtás, akkumulátoros meghajtás, tüzelőanyag-cella-soros üzemelés).

A vizsgálatokat nem szabad olyan időben végezni, amikor a mérés ideje alatt a szélesebbesség – a szállókéseket is beleértve – a mikrofon magasságban meghaladja az 5 m/s-ot.

2.3. Háttérzaj

2.3.1. A háttérzaj A-hangnyomásszintjének mérésére vonatkozó kritériumok

A háttérzajt, más néven környezeti zajt legalább 10 másodpercen keresztül kell mérni. Az e mérésekből vett 10 másodperces minta alapján kell kiszámítani a jegyzőkönyvezett háttérzaj értékét, úgyelve arra, hogy a kiválasztott 10 másodperces minta tranziens zavarok hiányában jellemző legyen a háttérzajra. Ezeket a méréseket a vizsgálat alatt használt mikrofonokkal és mikrofonpozíciókban kell elvégezni.

Beltéri helyszínen végzett vizsgálatkor háttérzajként kell jegyzőkönyvezni a görgős próbapad, a fékpad vagy a vizsgálati helyen működő egyéb berendezés által a jármű rögzítése vagy jelenléte nélkül kibocsátott zajokat, a hely légkondicionálásából és a jármű hűtéséből eredő zajokkal együtt.

A bal és a jobb mikrofon esetében egyaránt háttérzajként (L_{bgn}) kell jegyzőkönyvezni a 10 másodperces minta alatt a két mikrofonnal rögzített legnagyobb A-hangnyomásszintet.

Mindegyik 10 másodperces mintára vonatkozóan mindegyik mikrofonnál a maximálistól a minimális háttérzajig terjedő tartományt ($\Delta L_{bgn, p-p}$) kell jegyzőkönyvezni.

A legmagasabb háttérzajszintet rögzítő mikrofonnal mért háttérzaj jegyzőkönyvezett maximális szintjének megfelelő harmadoktáv-sáv frekvenciaspektrumot kell jegyzőkönyvezni.

A háttérzaj méréséhez és jegyzőkönyvezéséhez segítségképpen lásd az e melléklet függelékének 4. ábráján látható folyamatábrát.

2.3.2. A jármű A-hangnyomásszintje mérésének korrekciójára vonatkozó kritériumok

A háttérzaj reprezentatív A-hangnyomásszintjének meghatározott időszakban maximálistól minimális értékig terjedő szintjétől és tartományától függően az $L_{test,j}$ vizsgálati feltételen belül mért j^{th} vizsgálati eredményt a lenti táblázat alapján korrigálva kapható meg a korrigált $L_{testcorr,j}$. Eltérő megjegyzés hiányában $L_{testcorr,j} = L_{test,j} - L_{corr}$

A háttérzaj-korrekció csak akkor érvényes, ha a háttérzaj A-hangnyomásszintjének a maximális értéktől a minimális értékig terjedő tartománya legfeljebb 2 dB(A).

Minden olyan esetben, ha a háttérzaj maximálistól minimális értékig terjedő tartománya meghaladja a 2 dB(A) szintet, a háttérzaj legmagasabb szintjét a mért érték alatt legalább 10 dB(A)-val kell megállapítani. Ha a háttérzaj maximálistól minimális értékig terjedő tartománya meghaladja a 2 dB(A) szintet és a háttérzaj szintje kevesebb mint 10 dB(A)-val van a mért érték alatt, akkor nem végezhető érvényes mérés.

3. táblázat

A háttérzajszint korrekciója a jármű A-hangnyomásszintjének mérésekor

Háttérzaj-korrekció		
A háttérzaj reprezentatív A-hangnyomásszintjének a maximális értéktől a minimális értékig terjedő tartománya egy meghatározott időszakban. $\Delta L_{\text{bgn, p-p}}$ dB(A)-ban	A j^{th} vizsgálati eredmény hangnyomásszintjének háttérzajszinttel csökkentett értéke $\Delta L = L_{\text{test, j}} - L_{\text{bgn}}$ dB(A)-ban	Korrekció dB(A)-ban L_{corr}
—	$\Delta L \geq 10$	nincs szükség korrekcióra
≤ 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
	$\Delta L < 3$	a mérés nem érvényes jegyzőkönyvezhető

Az általános hangnyomásszinthez biztosan nem kapcsolódó kiugró zajérték észlelése esetén a mérési eredményt figyelmen kívül kell hagyni.

A mérés korrekciójára vonatkozó kritériumokhoz segítségképpen lásd az e melléklet függelékének 4. ábráján látható folyamatábrát.

2.3.3. Háttérzajra vonatkozó követelmények harmadoktávokban végzett elemzéskor

Harmadoktávok ezen előírás szerinti elemzésekor az egyes vizsgált harmadoktávokban a 2.3.1. szakasz szerint elemezett háttérzaj szintjének legalább 6 dB(A)-val a járműre vagy az AVAS-ra vonatkozóan az egyes vizsgált harmadoktávokban mért érték alatt kell lennie. A háttérzaj A-hangnyomásszintjének legalább 10 dB(A)-val a vizsgált járműre vagy AVAS-ra vonatkozóan mért érték alatt kell lennie.

A háttérzaj mérésének kompenzációja harmadoktávok mérésénél nem megengedett.

A harmadoktávok elemzésekor a háttérzajra vonatkozó követelményekhez segítségképpen lásd az e melléklet függelékének 6. ábráján látható folyamatábrát.

3. A JÁRMŰ ZAJSZINTJÉRE VONATKOZÓ VIZSGÁLATI ELJÁRÁSOK

3.1. A mikrofon pozíciója

A próbapályán vagy a beltéri vizsgálati helyen a PP' szakaszon elhelyezkedő mikrofonok pozíciójától a mérőleges CC' referenciavonalig mért távolságnak az 1. és 2. ábrán látható módon $2,0 \text{ m} \pm 0,05 \text{ m}$ -nek kell lennie.

A mikrofonokat a talajszint felett $1,2 \pm 0,02 \text{ m}$ -rel kell elhelyezni. Az IEC 61672-1:2013 szabványban foglaltak szerint a szabad hangtér esetében a referenciáiránynak vízszintesnek kell lennie, és merőlegesen kell állnia a jármű CC' vonallal jelzett útvonalára.

3.2. A járműre vonatkozó feltételek

3.2.1. Általános feltételek

A járműnek az ezen előírás követelményeinek való megfelelés céljából a piaci forgalomba hozandó járművek tipikus jellemzőivel kell rendelkeznie és azt a gyártónak és a műszaki szolgálatnak közös megegyezéssel kell meghatároznia.

A méréseket – a nem szétkapcsolható járművek kivételével – pótkocsi nélkül kell elvégezni.

Hibrid elektromos járművek, illetve tüzelőanyag-cellás hibrid járművek esetében a vizsgálatot a leginkább energiahatékony üzemmódban kell elvégezni úgy, hogy közben el kell kerülni a belső égésű motor ismételt elindulását, tehát ki kell kapcsolni például minden hang-, szórakoztató, kommunikációs és navigációs rendszert.

A mérések megkezdése előtt a járművet normál üzemi állapotba kell hozni.

3.2.2. Akkumulátor töltöttségi szintje

Ha a jármű fel van szerelve meghajtó akkumulátorokkal, akkor azok töltöttségének kellően magasnak kell lennie ahhoz, hogy a gyártó által előírtak szerint minden fő funkció működjön. A meghajtó akkumulátorok hőmérsékletének az adott alkatrészre vonatkozó tartományon belül kell lennie, hogy a jármű hangkibocsátását esetlegesen csökkentő összes fő funkció működjön. Minden egyéb újratölthető energiatároló rendszernek üzemkésznek kell lennie a vizsgálat alatt.

3.2.3. Több üzemmódos üzemelés

Ha a jármű több, járművezető által választható üzemmóddal rendelkezik, azt az üzemmódot kell kiválasztani, amely a 3.3. szakasz szerinti vizsgálati feltételek mellett a legalacsonyabb hangkibocsátást biztosítja.

Ha a jármű több, a jármű által automatikusan kiválasztott üzemmóddal rendelkezik, a minimális hangkibocsátás eléréséhez szükséges helyes vizsgálati mód meghatározása a jármű gyártójának feladata.

Amennyiben nem lehet megállapítani a jármű legalacsonyabb hangkibocsátást biztosító üzemmódját, minden üzemmódot meg kell vizsgálni, és a legalacsonyabb vizsgálati eredményt hozó üzemmódot kell jegyzőkönyvezni ezen előírás szerint a jármű hangkibocsátásaként.

3.2.4. A jármű vizsgálati tömege

A méréseket menetkész tömegű járműveken kell elvégezni, a megengedett tűréshatár 15 %.

3.2.5. A gumibroncs kiválasztása és állapota

A vizsgálathoz a járműre felszerelt gumibroncsokat a jármű gyártója választja ki, és méretüknek meg kell felelniük a járműgyártó által a járműhöz megadott gumibroncsméreteket és típusokat valamelyikének.

A gumibroncsokat a jármű gyártója által a jármű vizsgálati tömegéhez javasolt nyomásra kell felfújni.

3.3. Működési feltételek

3.3.1. Általános információk

A jármű mindegyik működési feltétel esetében kültéren vagy beltérben vizsgálható.

Az állandó sebesség melletti és hátrameneti vizsgálatok elvégezhetők a járművön mozgás közben vagy szimulált működési feltételek mellett. A jármű működésének szimulálásakor a tényleges üzem közbeni működést szimuláló jeleket kell küldeni a járműre.

Ha a jármű fel van szerelve belső égésű motorral, azt le kell állítani.

3.3.2. Állandó sebesség mellett végzett vizsgálatok

Ezeket a vizsgálatokat előremenetben haladó járművön vagy álló jármű AVAS-ának küldött külső jellel szimulált járműsebesség mellett kell elvégezni.

3.3.2.1. Állandó sebesség mellett végzett előremeneti vizsgálatok

Kültéri helyszínen vizsgált jármű esetében a jármű középvonala által leírt útvonalnak a vizsgálat teljes időtartama alatt állandó v_{test} sebességgel a lehető legpontosabban kell követnie a CC' vonalat. A jármű elülső síkjának a vizsgálat kezdetekor az AA' vonalon, hátsó síkjának pedig a vizsgálat végén a BB' vonalon kell áthaladnia az 1a. ábrán látható módon. A vontató járműről egyszerű módon le nem választható pótkocsit a BB' vonalon történő áthaladás szempontjából figyelmen kívül kell hagyni.

A beltéri helyszínen vizsgált járművet úgy kell elhelyezni, hogy elülső síkja a 2a. ábrán látható módon a PP' vonalon legyen. A járműnek legalább 5 másodpercig tartania kell az állandó v_{test} vizsgálati sebességet.

Az állandó 10 km/h sebesség melletti vizsgálatra vonatkozó feltételnél a v_{test} vizsgálati sebességnek 10 km/h $\pm$ 2 km/h-nak kell lennie.

Az állandó 20 km/h sebesség melletti vizsgálatra vonatkozó feltételnél a v_{test} vizsgálati sebességnek 20 km/h $\pm$ 1 km/h-nak kell lennie.

Automata sebességváltóval felszerelt járművek esetén a sebességválasztót a gyártó által a rendes vezetéshez megadott állásba kell állítani.

Kézi sebességváltóval felszerelt járművek esetén a sebességválasztót a legmagasabb olyan sebességfokozatra kell állítani, amellyel állandó fordulatszám mellett elérhető a célsebesség.

3.3.2.2. Álló jármű AVAS-ának küldött külső jellel szimulált állandó járműsebesség mellett végezett vizsgálatok

A beltéri vagy kültéri helyszínen vizsgált járművet úgy kell elhelyezni, hogy elülső síkja a 2b. ábrán látható módon a PP' vonalon legyen. A járműnek legalább 5 másodpercig tartania kell az állandó szimulált v_{test} vizsgálati sebességet.

Az állandó 10 km/h sebesség melletti vizsgálatra vonatkozó feltételnél a szimulált v_{test} vizsgálati sebességnek 10 km/h $\pm$ 0,5 km/h-nak kell lennie.

Az állandó 20 km/h sebesség melletti vizsgálatra vonatkozó feltételnél a szimulált v_{test} vizsgálati sebességnek 20 km/h $\pm$ 0,5 km/h-nak kell lennie.

3.3.3. Hátrameneti vizsgálatok

Ezek a vizsgálatok elvégezhetők hátramenetben haladó járművön vagy az AVAS számára küldött külső jellel szimulált járműsebesség mellett, álló járművön.

3.3.3.1. Mozgás közben végzett hátrameneti vizsgálatok

Kültéri helyszínen vizsgált jármű esetében a jármű középvonala által leírt útvonalnak a vizsgálat teljes időtartama alatt állandó v_{test} sebességgel a lehető legpontosabban kell követnie a CC' vonalat. A jármű hátsó síkjának a vizsgálat kezdetekor az AA' vonalon, elülső síkjának pedig a vizsgálat végén a BB' vonalon kell áthaladnia az 1b. ábrán látható módon. A vontató járműről egyszerű módon le nem választható pótkocsit a BB' vonalon történő áthaladás szempontjából figyelmen kívül kell hagyni.

A beltéri helyszínen vizsgált járművet úgy kell elhelyezni, hogy hátsó síkja a 2b. ábrán látható módon a PP' vonalon legyen. A járműnek legalább 5 másodpercig tartania kell az állandó v_{test} vizsgálati sebességet.

Az állandó 6 km/h sebesség melletti vizsgálatra vonatkozó feltételnél a v_{test} vizsgálati sebességnek 6 km/h $\pm$ 2 km/h-nak kell lennie.

Automata sebességváltóval felszerelt járművek esetén a sebességválasztót a gyártó által a rendes hátrameneti vezetéshez megadott állásba kell állítani.

Kézi sebességváltóval felszerelt járművek esetén a sebességválasztót a legmagasabb olyan hátrameneti sebességfokozatra kell állítani, amellyel állandó fordulatszám mellett elérhető a célsebesség.

3.3.3.2. Álló jármű AVAS-ának küldött külső jellel szimulált járműsebesség mellett végzett hátrameneti vizsgálatok

A beltéri vagy kültéri helyszínen vizsgált járművet úgy kell elhelyezni, hogy hátsó síkja a 2b. ábrán látható módon a PP' vonalon legyen. A járműnek legalább 5 másodpercig tartania kell az állandó szimulált v_{test} vizsgálati sebességet.

Az állandó 6 km/h sebesség melletti vizsgálatra vonatkozó feltételnél a szimulált v_{test} vizsgálati sebességnek 6 km/h $\pm$ 0,5 km/h-nak kell lennie.

3.3.3.3. Álló helyzetben végzett hátrameneti vizsgálatok

A beltéri vagy kültéri helyszínen vizsgált járművet úgy kell elhelyezni, hogy hátsó síkja a 2b. ábrán látható módon a PP' vonalon legyen.

A vizsgálathoz a jármű sebességválasztójának a hátrameneti pozícióban kell lennie, a féket pedig ki kell oldani.

3.4. Mért és jegyzőkönyvezett értékek

A jármű mindkét oldalán legalább négy mérést kell végezni minden egyes vizsgálati körülményre vonatkozóan.

A részeredmény vagy végeredmény kiszámításához oldalanként az első négy, egymást követő és egymástól 2,0 dB(A)-nél nagyobb mértékben el nem térő érvényes mérési eredményt – az érvénytelen eredmények figyelmen kívül hagyásával – kell felhasználni minden egyes vizsgálati körülmény tekintetében.

Az általános hangnyomásszinthez biztosan nem kapcsolódó kiugró zajérték észlelése esetén a mérési eredményt figyelmen kívül kell hagyni. A kültéren (előre- és hátramenetben) haladó járművön végzendő mérés esetén a jármű AA' és PP' ($L_{\text{test},j}$) vonal közötti áthaladásai során mért legmagasabb A-hangnyomásszintet kell rögzíteni mindegyik mikrofonpozícióra vonatkozóan a tizedesjelet követő első értékes számjegyig (például XX,X). A beltérben mozgó, illetve álló helyzetben lévő, (előre- és hátramenetben) lévő járművön végzendő mérés esetén mindegyik $L_{\text{test},j}$ mikrofonpozícióban 5 másodperc alatt mért legmagasabb A-hangnyomásszintet kell rögzíteni mindegyik mikrofonpozícióra vonatkozóan a tizedesjelet követő első értékes számjegyig (például XX,X).

Az $L_{\text{test},j}$ értéket a 2.3.2. szakasz szerint korrigálva kapható meg az $L_{\text{testcorr},j}$ érték.

Mindegyik legnagyobb A-hangnyomásszintre vonatkozóan jegyzőkönyvezni kell a harmadoktávós spektrumot az egyes mikrofonpozíciókban. Egyik mért harmadoktávós eredményre sem alkalmazható háttérzaj-korrektúra.

3.5. Adatgyűjtés és jegyzőkönyvezett eredmények

A 3.3. szakaszban leírt mindegyik vizsgálati feltétel tekintetében ki kell számítani a háttérzajjal korrigált eredmények ($L_{\text{testcorr},j}$) és a jármű két oldalára külön-külön vonatkozó harmadoktávós spektrum első tizedesjegyre kerekített számtani átlagát.

A jegyzőkönyvezendő végső A-hangnyomásszintek ($L_{\text{CRS } 10}$, $L_{\text{CRS } 20}$ és L_{reverse}) a két oldalra vonatkozó átlagértékek közül az alacsonyabb, legközelebbi egész számra kerekített értékek. A jegyzőkönyvezendő végső harmadoktávós spektrumok a jegyzőkönyvezett A-hangnyomásszint oldalának megfelelő spektrumok.

4. FREKVENCIAELTOLÁSRA VONATKOZÓ VIZSGÁLATI ELJÁRÁSOK

4.1. Általános információk

A főszöveg 6.2.3. szakaszában a frekvenciaeltolásra vonatkozóan előírt rendelkezések teljesülését az alábbi módszerek egyikével kell ellenőrizni, a gyártó választása szerint:

A. módszer A teljes jármű mozgás közbeni vizsgálata kültéri vizsgálópályán

B. módszer A teljes jármű vizsgálata álló helyzetben, kültéri vizsgálópályán, a járműmozgás AVAS számára külső jelgenerátorral történő szimulálása mellett

- C. módszer A teljes jármű mozgás közbeni vizsgálata beltéri helyszínen, fékpádon
- D. módszer A teljes jármű vizsgálata álló helyzetben, beltéri helyszínen, a járműmozgás AVAS számára külső jelgenerátorral történő szimulálása mellett
- E. módszer Az AVAS vizsgálata jármű nélkül, beltéri helyszínen, a járműmozgás AVAS számára külső jelgenerátorral történő szimulálása mellett

A helyszínnel kapcsolatos követelmények, valamint a járműre és a vizsgálati elrendezésre vonatkozó követelmények a kiválasztott vizsgálati módszernek megfelelően azonosak az e melléklet 1., 2., 3.1. és 3.2. szakaszában foglaltakkal, kivéve ha az alábbi szakaszok eltérő vagy kiegészítő követelményeket tartalmaznak.

Egyik mért értékre sem alkalmazható háttérzaj-korrektúra. Különös gondot kell fordítani a kültéri mérésekre. Kerülni kell a zavaró háttérzajt. Az általános jelhez biztosan nem kapcsolódó kiugró zajérték észlelése esetén a mérési eredményt figyelmen kívül kell hagyni.

4.2. Műszerek és jelfeldolgozás

Az elemzőkészülék beállításairól a gyártónak és a műszaki szolgálatnak kell megállapodnia, hogy az e követelményeknek megfelelő adatokat lehessen szolgáltatni.

A hangelemző rendszernek alkalmasnak kell lennie spektrumelemzés végzésére az összes vizsgált frekvenciát felölelő mintavételi gyakorisággal és frekvenciatartományban. A frekvenciafelbontásnak kellően pontosnak kell lennie ahhoz, hogy meg lehessen különböztetni a különféle vizsgálati feltételekhez tartozó frekvenciákat.

4.3. Vizsgálati módszerek

4.3.1. A. módszer – Kültéri helyszín és mozgó jármű

A járművet ugyanazon a kültéri helyszínen és általános működési feltételek mellett kell üzemeltetni, mint a jármű állandó sebesség mellett végzett vizsgálatánál (3.3.2. szakasz).

A jármű hangkibocsátását az 5–20 km/h tartományban 5 km/h-s fokozatonként meghatározott célsebességeken kell mérni, a tűréshatár 10 km/h sebességig ± 2 km/h, a felett pedig ± 1 km/h. Az 5 km/h a legalacsonyabb célsebesség. Ha a jármű nem üzemeltethető ezen a sebességen a megadott pontossággal, a lehető legalacsonyabb sebességet kell választani helyette 10 km/h alatt.

4.3.2. B. és D. módszer – Kültéri/beltéri helyszín és álló jármű

A járművet olyan vizsgálati helyen kell üzemeltetni, ahol a jármű az AVAS számára üzemelést szimuláló külső járműsebesség-jelre tud fogadni. A mikrofonok helyének meg kell felelnie a teljes járműre vonatkozó vizsgálati feltételeknek a 2a. ábrán látható módon. A jármű elülső síkjának a PP' vonalon kell lennie.

A jármű hangkibocsátását az 5–20 km/h tartományban 5 km/h-s fokozatonként meghatározott, szimulált sebességeken kell mérni, a tűréshatár mindegyik vizsgálati sebesség esetében $\pm 0,5$ km/h.

4.3.3. C. módszer – Beltéri helyszín és mozgó jármű

A járművet olyan beltéri vizsgálati helyen kell elhelyezni, ahol ugyanúgy üzemelhet fékpádon, mint ahogy kültéren. Az összes mikrofon helyének meg kell felelnie a járműre vonatkozó vizsgálati feltételeknek a 2a. ábrán látható módon. A jármű elülső síkjának a PP' vonalon kell lennie.

A jármű hangkibocsátását az 5–20 km/h tartományban 5 km/h-s fokozatonként meghatározott célsebességeken kell mérni, a tűréshatár 10 km/h sebességig ± 2 km/h, a felett pedig ± 1 km/h. Az 5 km/h a legalacsonyabb célsebesség. Ha a jármű nem üzemeltethető ezen a sebességen a megadott pontossággal, a lehető legalacsonyabb sebességet kell választani helyette 10 km/h alatt.

4.3.4. E. módszer

Az AVAS-t a gyártó által erre a célra tervezett alkatrész vagy alkatrészek segítségével kell mereven rögzíteni a beltéri helyszínen. A mérőműszer mikrofonját az AVAS-tól 1 méterre kell elhelyezni abban az irányban, ahol a szubjektív hangszint a legmagasabb, és olyan magasságban, amely megközelítőleg azonos szinten van az AVAS által kibocsátott hangsugárzással.

A hangkibocsátást az 5–20 km/h tartományban 5 km/h-s fokozatonként meghatározott, szimulált sebességeken kell mérni, a tűréshatár mindegyik vizsgálati sebesség esetében $\pm 0,5$ km/h.

4.4. Mért értékek

4.4.1. A. vizsgálati módszer

Legalább négy mérést kell végezni a 4.3.1. szakaszban megadott sebességek mellett. A kibocsátott hangot a jármű AA' és BB' vonal közötti áthaladásai során kell rögzíteni az egyes mikrofonpozíciókban. További elemzés céljából mindegyik mérési mintából ki kell vágni az AA' vonaltól a PP' vonal előtti 1 méterig tartó szakaszra vonatkozó szegmenst.

4.4.2. B., C., D. és E. vizsgálati módszer

A kibocsátott hangot a kapcsolódó fenti szakaszokban megadott sebességek mellett, legalább 5 másodpercig kell mérni.

4.5. Jelfeldolgozás

Mindegyik rögzített mintánál a Hanning-ablak alkalmazásával és legalább 66,6 %-os átfedési átlagokkal kell meghatározni az automatikus teljesítményspektrumot. A frekvenciafelbontást úgy kell kiválasztani, hogy kellően szűk legyen a frekvenciaeltolás célfeltételenkénti elkülönítéséhez. A mintaszegmensenként jegyzőkönyvezett sebesség a mintaszegmens ideje alatti átlagos járműsebesség tizedesjegyre kerekített értéke.

Az A. vizsgálati módszernél a sebességgel együtt eltolandó frekvenciát mintaszegmensenként kell meghatározni. A jegyzőkönyvezett célfeltételenkénti f_{speed} frekvenciának a mérési mintánként meghatározott, legközelebbi egész számra kerekített frekvenciák számtani átlagának kell lennie. A jegyzőkönyvezett célfeltételenkénti sebességnek a négy mintaszegmens számtani átlagának kell lennie.

4. táblázat

Az eltolandó frekvencia elemzése célfeltételenként és oldalanként

Célsebesség	Vizsgálati menet célfeltételenként	Jegyzőkönyvezett sebesség (minta-szegmensenkénti átlag)	A meghatározott vizsgált frekvencia ($f_{j, \text{speed}}$)	Jegyzőkönyvezett sebesség célfeltételenként (a jegyzőkönyvezett sebességek átlaga)	Jegyzőkönyvezett vizsgált frekvencia célfeltételenként (f_{speed})
km/h	Sz.	km/h	Hz	km/h	Hz
5	1				
	2				
	3				
	4				

Célsebesség	Vizsgálati menet célfeltételként	Jegyzőkönyvezett sebesség (minta- szegmensenkénti átlag)	A meghatározott vizsgált frekvencia ($f_{j, \text{speed}}$)	Jegyzőkönyvezett sebesség célfeltéte- lenként (a jegyző- könyvezett sebes- ségek átlaga)	Jegyzőkönyvezett vizsgált frekvencia célfeltételként (f_{speed})
km/h	Sz.	km/h	Hz	km/h	Hz
10	1				
	2				
	3				
	4				
15	1				
	2				
	3				
	4				
20	1				
	2				
	3				
	4				

Minden egyéb vizsgálati módszer esetében a származtatott frekvenciaspektrumot közvetlenül kell felhasználni a további számításhoz.

4.5.1. Adatgyűjtés és jegyzőkönyvezett eredmények

Az eltolandó frekvenciát kell felhasználni a további számításokhoz. A legalacsonyabb jegyzőkönyvezett vizsgálati sebességhez tartozó, legközelebbi egész számra kerekített frekvenciát kell venni f_{ref} referenciafrekvenciaként.

A többi járműsebességnél a legközelebbi egész számra kerekített, megfelelő eltolandó f_{speed} frekvenciákat a spektrumelemzésből kell venni. A jel Δf frekvenciaeltolását az 1. egyenlettel kell kiszámítani:

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

ahol

f_{speed} a frekvencia adott sebességértéknél;

f_{ref} a frekvencia 5 km/h referenciasebességnél vagy a legalacsonyabb jegyzőkönyvezett sebességnél;

v_{test} a jármű f_{speed} frekvenciának megfelelő, tényleges vagy szimulált sebessége;

v_{ref} a jármű f_{ref} frekvenciának megfelelő, tényleges vagy szimulált sebessége;

Az eredményeket a következő táblázattal kell jegyzőkönyvezni:

5. táblázat

Jegyzőkönyvi táblázat, az egyes elemzett frekvenciákra töltendő ki

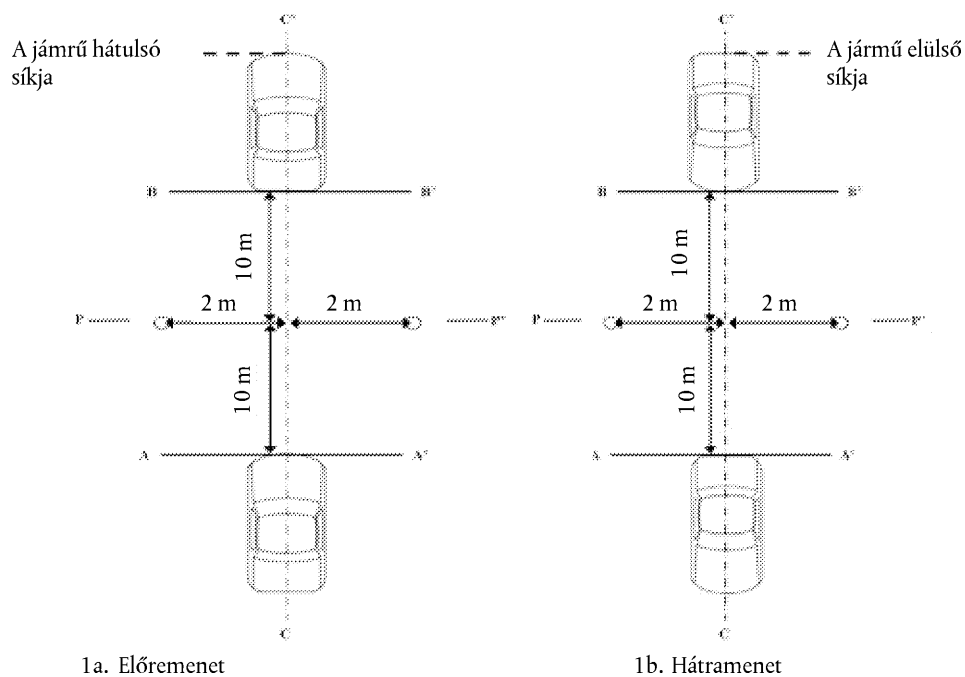
		Vizsgálati eredmények a célsebességeken			
		5 km/h (referencia)	10 km/h	15 km/h	20 km/h
Jegyzőkönyvezett sebesség	km/h				
f_{speed} frekvencia, bal oldal	Hz				
f_{speed} frekvencia, jobb oldal	Hz				
Frekvenciaeltolás, bal oldal	%	n. a.			
Frekvenciaeltolás, jobb oldal	%	n. a.			

FÜGGELÉK

ÁBRÁK ÉS FOLYAMATÁBRÁK

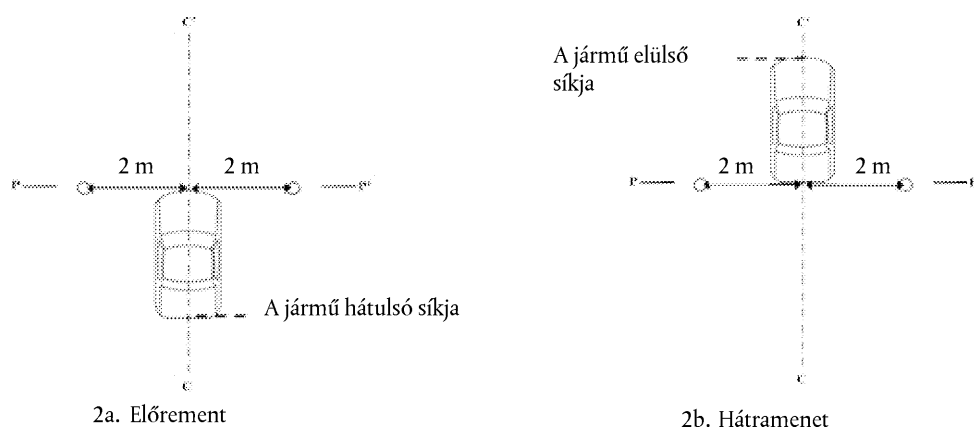
1a. és 1b. ábra

Mérési pontok kültéren mozgó járművek esetén



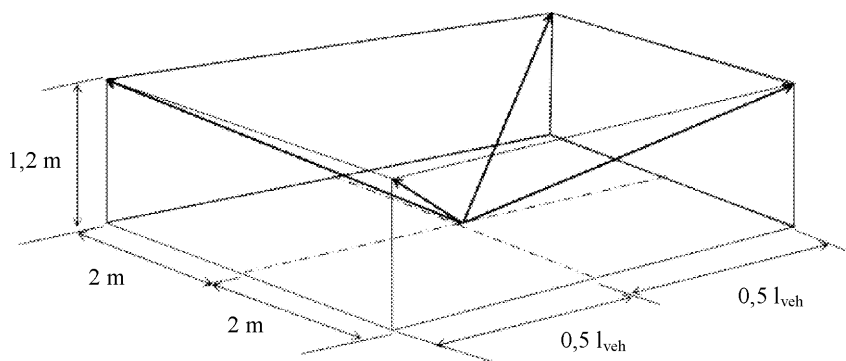
2a. és 2b. ábra

Mérési pontok beltérben mozgó, illetve álló helyzetben lévő járművek esetén



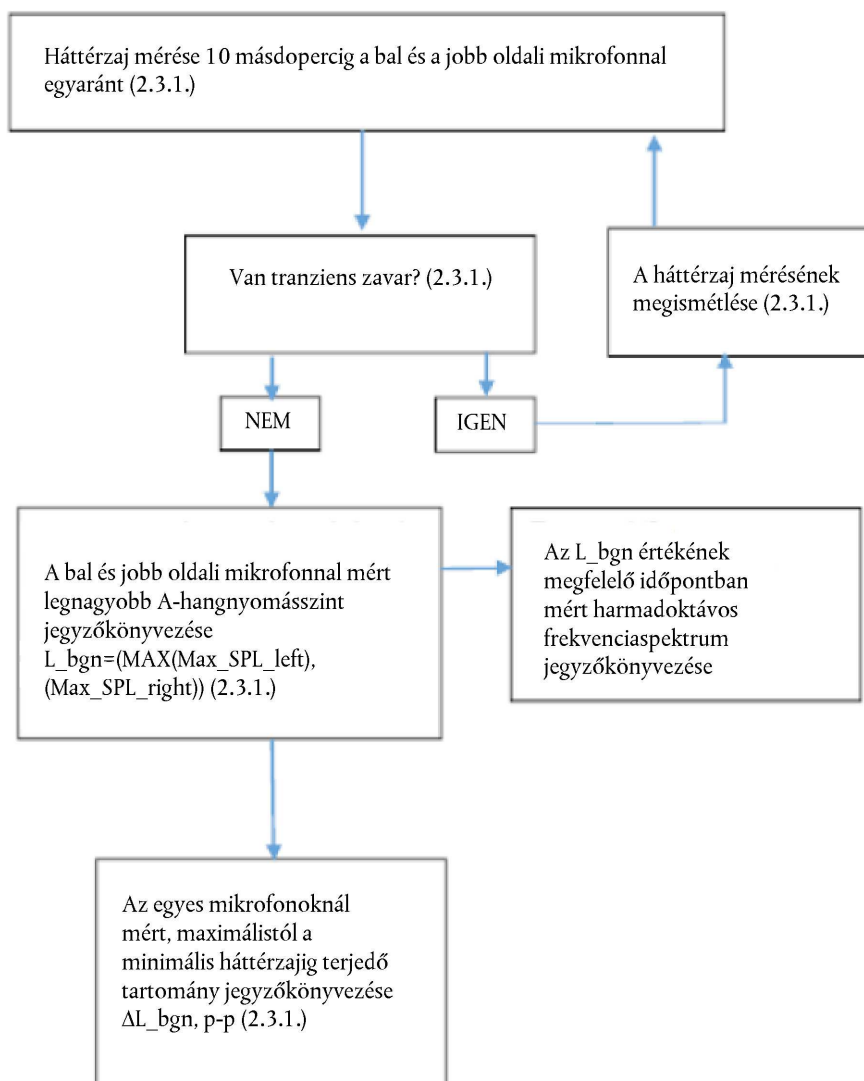
3. ábra

A félig visszhangmentes helyiségnek minősülő legkisebb tér

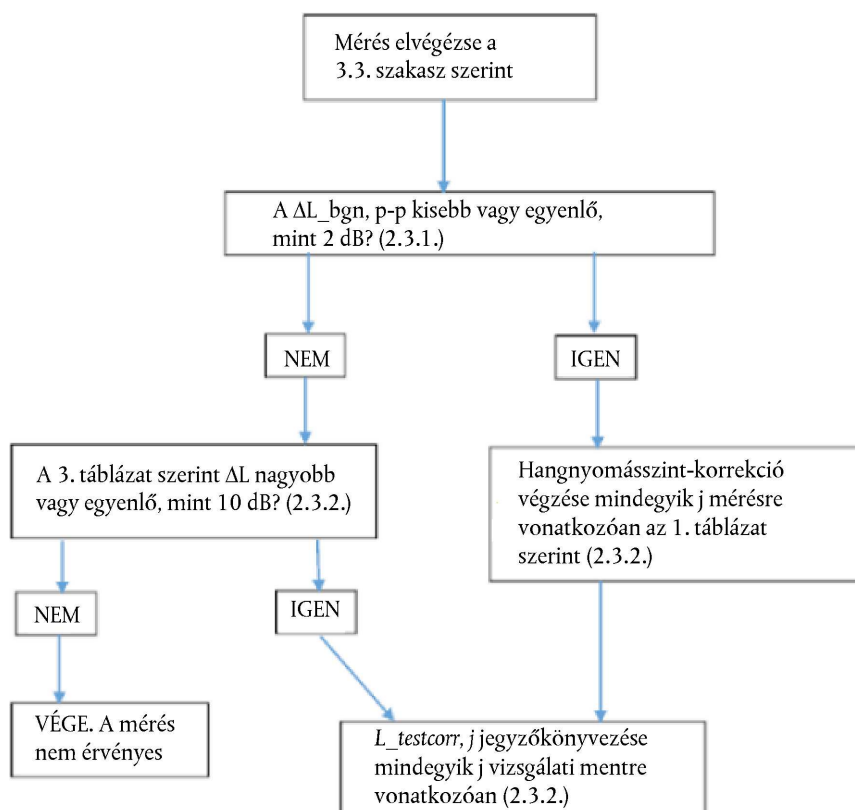


4. ábra

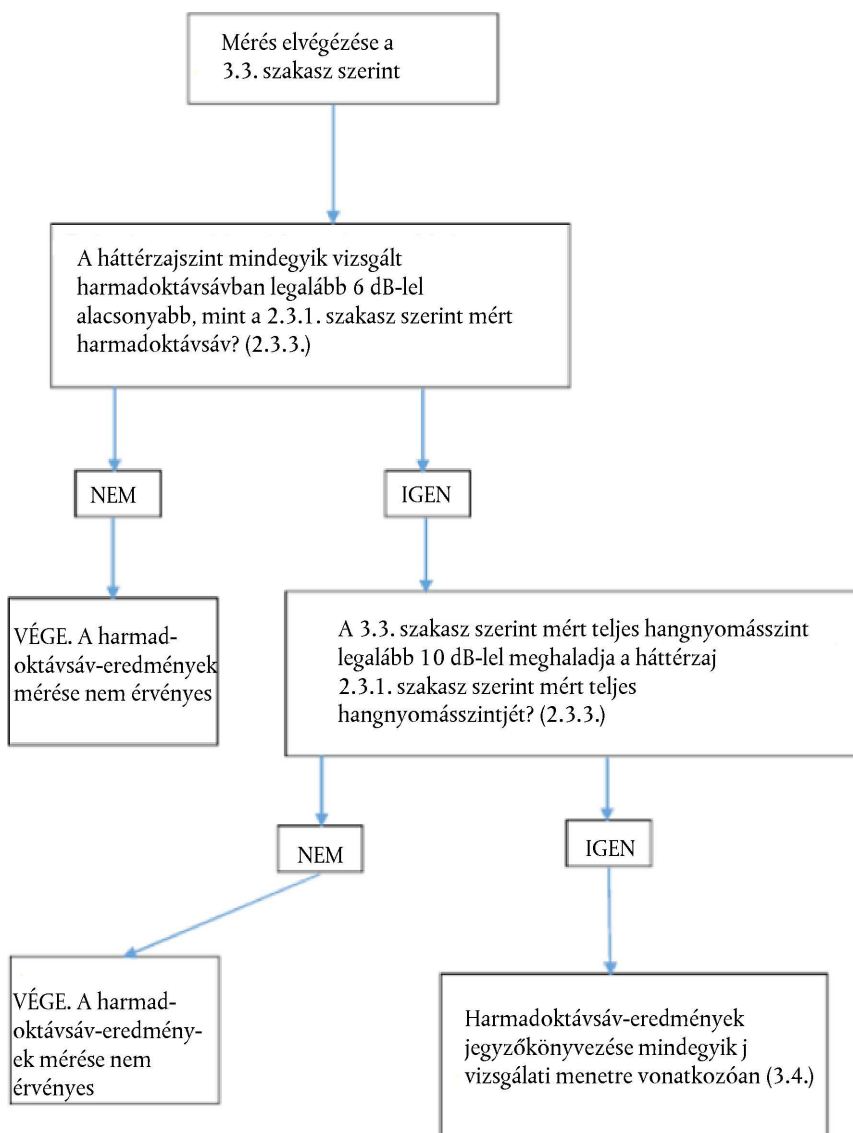
A háttérzaj tartományának meghatározása



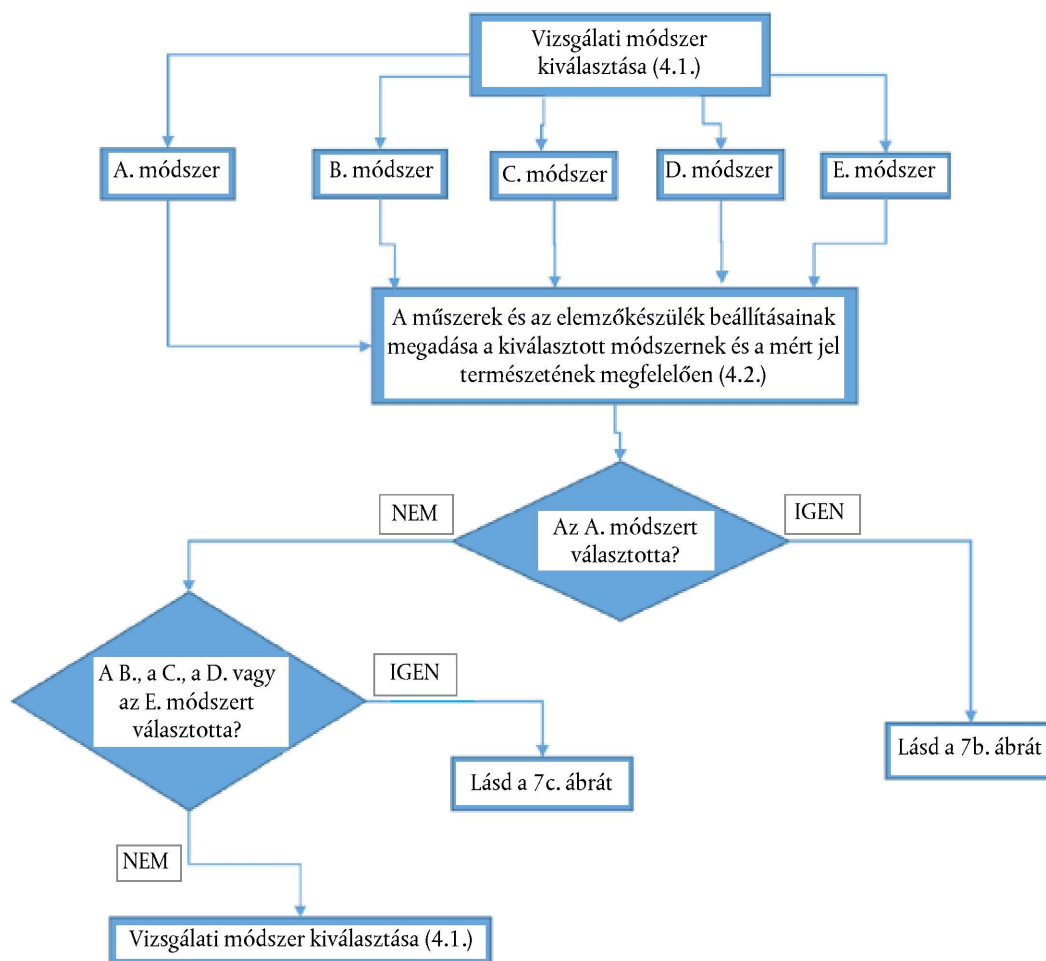
5. ábra

A jármű A-hangnyomásszintje mérésének korrekciójára vonatkozó kritériumok

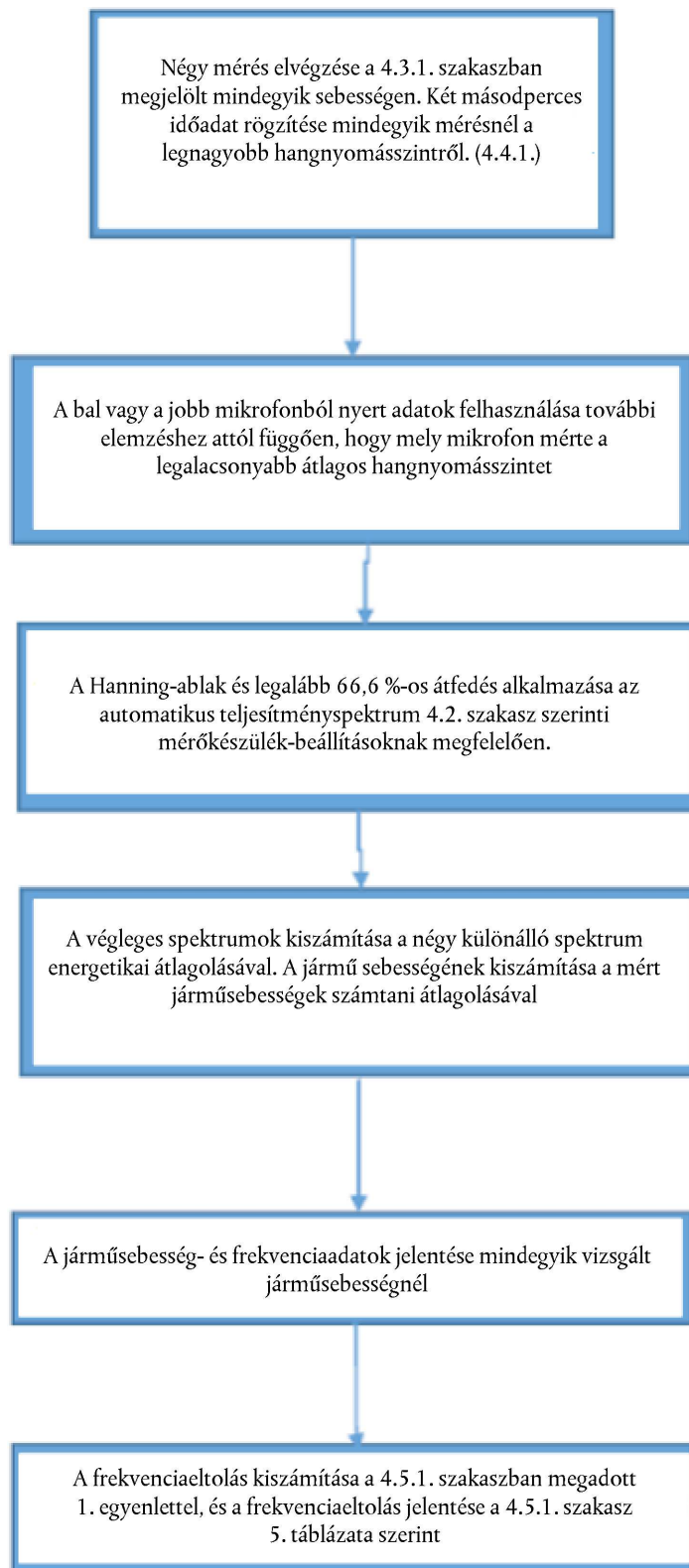
6. ábra

Háttérzajra vonatkozó követelmények harmadoktávokban végzett elemzéshez

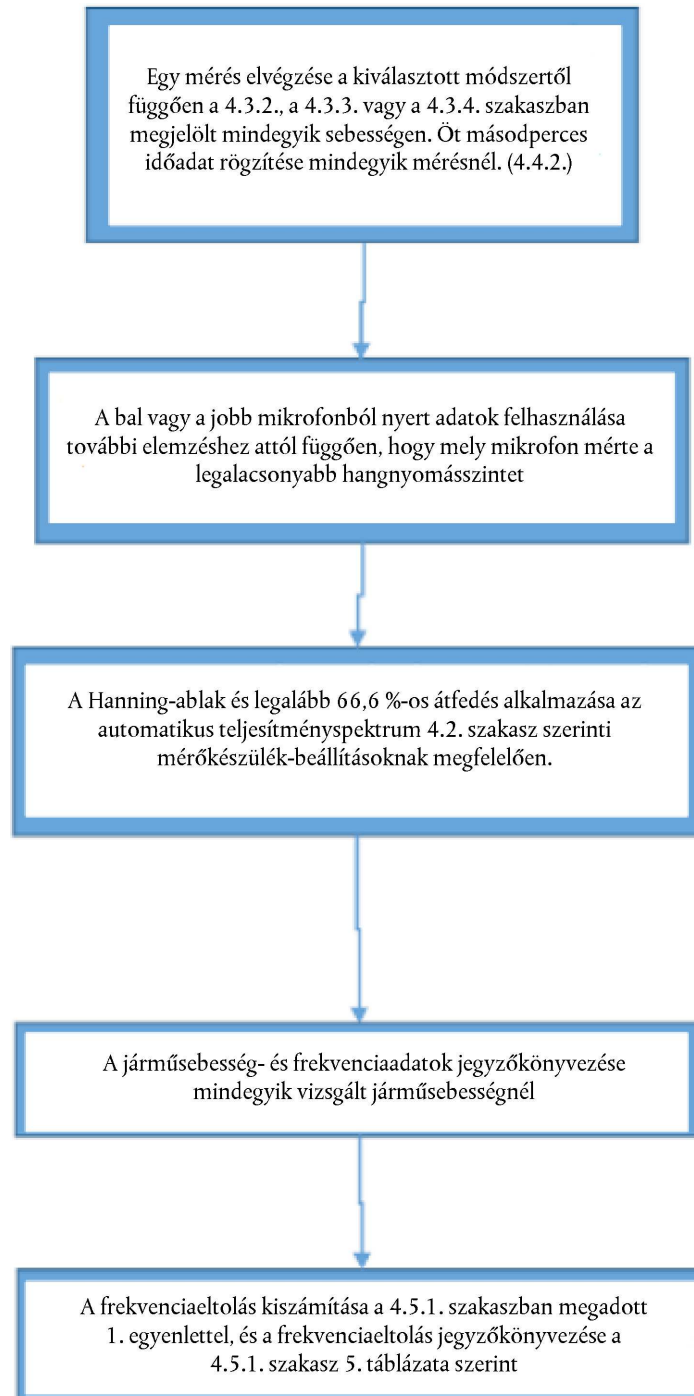
7a. ábra

Frekvenciaeltolás mérésére szolgáló vizsgálati eljárások

7b. ábra

Frekvenciaeltolás mérésére szolgáló vizsgálati eljárások, A. módszer

7c. ábra

Frekvenciaeltolás mérésére szolgáló vizsgálati eljárások, B., C., D. és E. módszer

ISSN 1977-0731 (elektronikus kiadás)
ISSN 1725-5090 (nyomtatott kiadás)



Az Európai Unió Kiadóhivatala
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU