

Jurnalul Oficial al Uniunii Europene

L 9



Ediția în limba română

Legislație

Anul 60

13 ianuarie 2017

Cuprins

II Acte fără caracter legislativ

ACORDURI INTERNAȚIONALE

- ★ **Notificare referitoare la intrarea în vigoare a Acordului-cadru global de parteneriat și cooperare între Uniunea Europeană și statele sale membre, pe de o parte, și Republica Socialistă Vietnam, pe de altă parte** 1

REGULAMENTE

- ★ **Regulamentul delegat (UE) 2017/67 al Comisiei din 4 noiembrie 2016 de modificare a anexei II la Regulamentul (UE) nr. 652/2014 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor dispoziții pentru gestionarea cheltuielilor privind lanțul alimentar, sănătatea și bunăstarea animalelor, precum și sănătatea plantelor și materialul de reproducere a plantelor, prin completarea listei de boli ale animalelor și zoonoze din anexa respectivă** 2
- ★ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/68 al Comisiei din 9 ianuarie 2017 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 121/2008 al Comisiei de stabilire a metodei de analiză pentru determinarea conținutului de amidon din preparatele de tipul celor utilizate pentru hrana animalelor (cod NC 2309)** 4
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/69 al Comisiei din 12 ianuarie 2017 de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume 6

DECIZII

- ★ **Decizia (UE) 2017/70 a Comisiei din 25 iulie 2016 privind ajutorul de stat SA.37185 (2015/C) (ex 2013/N) acordat și pus în aplicare parțial de către Spania pentru finanțarea Centro de Ensayos de Alta Tecnología Ferroviaria de Antequera (CEATF) [notificată cu numărul C(2016) 4573]⁽¹⁾** 8

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE.

RO

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

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

ACTE ADOPTATE DE ORGANISME CREATE PRIN ACORDURI INTERNAȚIONALE

- ★ **Regulamentul nr. 138 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor silențioase de transport rutier în ceea ce privește audibilitatea lor redusă [2017/71] 33**

II

(Acte fără caracter legislativ)

ACORDURI INTERNAȚIONALE

Notificare referitoare la intrarea în vigoare a Acordului-cadru global de parteneriat și cooperare între Uniunea Europeană și statele sale membre, pe de o parte, și Republica Socialistă Vietnam, pe de altă parte

Acordul-cadru global de parteneriat și cooperare între Uniunea Europeană și statele sale membre, pe de o parte, și Republica Socialistă Vietnam, pe de altă parte ⁽¹⁾, a intrat în vigoare la 1 octombrie 2016, procedura prevăzută la articolul 63 alineatul (1) din acordul-cadru fiind finalizată la 29 septembrie 2016.

⁽¹⁾ JOL 329, 3.12.2016, p. 8.

REGULAMENTE

REGULAMENTUL DELEGAT (UE) 2017/67 AL COMISIEI

din 4 noiembrie 2016

de modificare a anexei II la Regulamentul (UE) nr. 652/2014 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor dispoziții pentru gestionarea cheltuielilor privind lanțul alimentar, sănătatea și bunăstarea animalelor, precum și sănătatea plantelor și materialul de reproducere a plantelor, prin completarea listei de boli ale animalelor și zoonoze din anexa respectivă

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 652/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 mai 2014 de stabilire a unor dispoziții pentru gestionarea cheltuielilor privind lanțul alimentar, sănătatea și bunăstarea animalelor, precum și sănătatea plantelor și materialul de reproducere a plantelor, de modificare a Directivelor 98/56/CE, 2000/29/CE și 2008/90/CE ale Consiliului, a Regulamentelor (CE) nr. 178/2002, (CE) nr. 882/2004 și (CE) nr. 396/2005 ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivei 2009/128/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Regulamentului (CE) nr. 1107/2009 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Deciziilor 66/399/CEE, 76/894/CEE și 2009/470/CE ale Consiliului ⁽¹⁾, în special articolul 10 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Condițiile specifice care trebuie luate în considerare, astfel cum se menționează la articolul 10 alineatul (2) literele (a) și (c) din Regulamentul (UE) nr. 652/2014, sunt îndeplinite pentru pesta micilor rumegătoare, menționată de Organizația Mondială pentru Sănătatea Animalelor (OIE) ca fiind pesta micilor rumegătoare, variola ovină, variola caprină și dermatitoza nodulară contagioasă enumerate doar în anexa I la respectivul regulament, care include bolile care se califică pentru finanțare în temeiul articolului 6 din regulamentul respectiv cu privire la măsuri de urgență.
- (2) Pesta micilor rumegătoare este o boală infecțioasă virală a ovinelor și a caprinelor, foarte contagioasă, endemică în Africa de Est, Peninsula Arabică, țările din Orientul Mijlociu și India. Boala este răspândită în Africa și Asia și a fost raportată în Turcia și în țările din Africa de Nord începând din 2014.
- (3) Pesta micilor rumegătoare se transmite prin contact direct, iar boala ar fi, în principal, transferată către zone indemne de infecție prin transportul animalelor infectate. În timp ce caprinele sunt considerate a fi mai sensibile decât ovinele, infecțiile la acestea din urmă pot trece neobservate.
- (4) Variola ovină și variola caprină sunt boli grave și foarte contagioase ale ovinelor și caprinelor cauzate de virusuri Capripox, cu un impact major asupra rentabilității creșterii ovinelor și caprinelor, cauzând perturbări ale comerțului în Uniune și ale exporturilor către țări terțe.
- (5) Variola ovină și variola caprină sunt endemice în țările din Africa de Nord, Orientul Mijlociu și țările din Asia, cu incursiuni recurente în Grecia și Bulgaria dintr-o țară terță învecinată.

⁽¹⁾ JO L 189, 27.6.2014, p. 1.

- (6) Dermatoza nodulară contagioasă este o boală virală extrem de contagioasă care poate fi transmisă prin insecte vectori și care poate avea un impact puternic asupra rentabilității creșterii bovinelor, cauzând perturbări ale comerțului în Uniune și ale exporturilor către țări terțe. Boala este endemică în majoritatea țărilor africane și, în anii 2012 și 2013, s-a extins în Orientul Mijlociu și Turcia. Din august 2015, au apărut mai multe focare în Grecia, iar boala s-a răspândit în Bulgaria în martie 2016 și, ulterior, către un număr de țări din Balcanii de Vest.
- (7) Situația epidemiologică a variolei ovine, a variolei caprine și a dermatozei nodulare contagioase evoluează rapid, răspândindu-se și pe teritoriul Uniunii, cu un impact negativ semnificativ asupra producției animaliere și a comerțului cu animale.
- (8) În plus, la solicitarea Comisiei, Autoritatea Europeană pentru Siguranța Alimentară (EFSA) a emis avize științifice în legătură cu măsurile de supraveghere care urmează a fi puse în aplicare de către Uniune pentru detectarea timpurie a pestei micilor rumegătoare ⁽¹⁾, a variolei ovine, a variolei caprine ⁽²⁾ și a dermatozei nodulare contagioase ⁽³⁾ pentru a reacționa în mod corespunzător astfel încât să se evite răspândirea bolilor și pentru eradicarea lor într-o perioadă scurtă de timp.
- (9) Prin urmare, pentru a pune în aplicare programele anuale sau multianuale adecvate de supraveghere epidemiologică pentru depistarea timpurie a bolilor menționate anterior, este necesar să se adauge pesta micilor rumegătoare, variola ovină, variola caprină și dermatoza nodulară contagioasă în lista bolilor animalelor și a zoonozelor prevăzută în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 652/2014. Articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 652/2014 împuternicește Comisia să adopte acte delegate în scopul de a completa lista bolilor animalelor și zoonozelor prevăzută în anexa II la regulamentul menționat anterior. Comisia poate completa lista din anexa II la Regulamentul (UE) nr. 652/2014 doar prin modificarea anexei respective.
- (10) Prin urmare, anexa II la Regulamentul (UE) nr. 652/2014 ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

În anexa II la Regulamentul (UE) nr. 652/2014 se adaugă următoarele boli ale animalelor: „pesta micilor rumegătoare, variola ovină, variola caprină și dermatoza nodulară contagioasă”.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

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

Adoptat la Bruxelles, 4 noiembrie 2016.

Pentru Comisie
Președintele
Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ EFSA AHAW Panel [Grupul EFSA pentru sănătatea și bunăstarea animalelor (AHAW)], 2015. *Scientific Opinion on peste des petits ruminants* (Aviz științific privind pesta micilor rumegătoare) *EFSA Journal* 2015;13 (1):3985.

⁽²⁾ EFSA AHAW Panel [Grupul EFSA pentru sănătatea și bunăstarea animalelor (AHAW)], 2014. *Scientific Opinion on sheep and goat pox* (Aviz științific privind variola ovină și caprină). *EFSA Journal* 2014;12(11):3885.

⁽³⁾ EFSA AHAW Panel [Grupul EFSA pentru sănătatea și bunăstarea animalelor (AHAW)], 2016. *Urgent advice on lumpy skin disease* (Sfaturi urgente privind dermatoza nodulară contagioasă). *EFSA Journal* 2016;14(8):4573.

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2017/68 AL COMISIEI**din 9 ianuarie 2017****de modificare a Regulamentului (CE) nr. 121/2008 al Comisiei de stabilire a metodei de analiză pentru determinarea conținutului de amidon din preparatele de tipul celor utilizate pentru hrana animalelor (cod NC 2309)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

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

întrucât:

- (1) Clasificarea preparatelor de tipul celor utilizate pentru hrana animalelor la subpozițiile poziției 2309 din Nomenclatura combinată anexată la Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului ⁽²⁾ se stabilește pe baza conținutului de amidon al produsului.
- (2) În vederea acestei clasificări, Regulamentul (CE) nr. 121/2008 al Comisiei ⁽³⁾ prevede utilizarea unei metode analitice enzimatică pentru determinarea conținutului de amidon din anumite preparate.
- (3) Dacă în preparatele respective sunt prezente produse din soia, conținutul de amidon al acestora poate fi determinat prin metoda polarimetrică sau prin metoda analitică enzimatică. În funcție de metoda utilizată se obțin rezultate substanțial diferite, iar metoda polarimetrică s-a descoperit că nu este adecvată pentru determinarea conținutului de amidon din preparatele ce conțin produse din soia, deoarece dă rezultate inexacte.
- (4) Așadar, pentru a clarifica ce metodă trebuie să utilizeze autoritățile vamale și pentru a asigura astfel o clasificare uniformă în statele membre, produsele din soia ar trebui adăugate la lista materiilor furajere stabilită la articolul 1 din Regulamentul (CE) nr. 121/2008 pentru care conținutul de amidon al preparatului se determină folosind metoda analitică enzimatică.
- (5) Prin urmare, articolul 1 din Regulamentul (CE) nr. 121/2008 ar trebui modificat în consecință.
- (6) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului Codului vamal,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

La articolul 1 din Regulamentul (CE) nr. 121/2008 se adaugă următoarea literă (k):

„(k) produse din soia.”

*Articolul 2*Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.⁽¹⁾ JO L 269, 10.10.2013, p. 1.⁽²⁾ Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului din 23 iulie 1987 privind Nomenclatura tarifară și statistică și Tariful Vamal Comun (JO L 256, 7.9.1987, p. 1).⁽³⁾ Regulamentul (CE) nr. 121/2008 al Comisiei din 11 februarie 2008 de stabilire a metodei de analiză pentru determinarea conținutului de amidon din preparatele de tipul celor utilizate pentru hrana animalelor (cod NC 2309) (JO L 37, 12.2.2008, p. 3).

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

Adoptat la Bruxelles, 9 ianuarie 2017.

*Pentru Comisie,
pentru președinte
Stephen QUEST
Director general
Direcția Generală Impozitare și Uniune Vamală*

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2017/69 AL COMISIEI**din 12 ianuarie 2017****de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1308/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de instituire a unei organizări comune a piețelor produselor agricole și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 922/72, (CEE) nr. 234/79, (CE) nr. 1037/2001 și (CE) nr. 1234/2007 ale Consiliului ⁽¹⁾,având în vedere Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 al Comisiei din 7 iunie 2011 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului în ceea ce privește sectorul fructelor și legumelor și sectorul fructelor și legumelor prelucrate ⁽²⁾, în special articolul 136 alineatul (1),

întrucât:

- (1) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 prevede, ca urmare a rezultatelor negocierilor comerciale multilaterale din cadrul Runde Uruguay, criteriile pentru stabilirea de către Comisie a valorilor forfetare de import din țări terțe pentru produsele și perioadele menționate în partea A din anexa XVI la regulamentul respectiv.
- (2) Valoarea forfetară de import se calculează în fiecare zi lucrătoare, în conformitate cu articolul 136 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011, ținând seama de datele zilnice variabile. Prin urmare, prezentul regulament trebuie să intre în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Valorile forfetare de import prevăzute la articolul 136 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 sunt stabilite în anexa la prezentul regulament.

*Articolul 2*Prezentul regulament intră în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

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

Adoptat la Bruxelles, 12 ianuarie 2017.

*Pentru Comisie,
pentru președinte
Jerzy PLEWA
Director general*

Direcția Generală Agricultură și Dezvoltare Rurală⁽¹⁾ JO L 347, 20.12.2013, p. 671.⁽²⁾ JO L 157, 15.6.2011, p. 1.

ANEXĂ

Valorile forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume

(EUR/100 kg)		
Codul NC	Codul țării terțe ⁽¹⁾	Valoarea forfetară de import
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⁾ Nomenclatura țărilor stabilită prin Regulamentul (UE) nr. 1106/2012 al Comisiei din 27 noiembrie 2012 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 471/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind statisticile comunitare privind comerțul exterior cu țările terțe, în ceea ce privește actualizarea nomenclatorului țărilor și teritoriilor (JO L 328, 28.11.2012, p. 7). Codul „ZZ” desemnează „alte origini”.

DECIZII

DECIZIA (UE) 2017/70 A COMISIEI

din 25 iulie 2016

privind ajutorul de stat SA.37185 (2015/C) (ex 2013/N) acordat și pus în aplicare parțial de către Spania pentru finanțarea Centro de Ensayos de Alta Tecnología Ferroviaria de Antequera (CEATF)

[notificată cu numărul C(2016) 4573]

(Numai textul în limba spaniolă este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după solicitarea de observații de la părțile interesate în conformitate cu dispozițiile menționate mai sus ⁽¹⁾ și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURA

- (1) Prin scrisoarea din 5 august 2013, Spania a transmis Comisiei o notificare prealabilă privind un ajutor pentru finanțarea unui centru de testări pentru căi ferate de înaltă tehnologie în Antequera (*Centro de Ensayos de Alta Tecnología Ferroviaria de Antequera*, CEATF). Notificarea a fost înregistrată la 30 septembrie 2013. Comisia a solicitat informații suplimentare prin scrisorile din 28 noiembrie 2013, 28 martie, 25 iulie și 5 decembrie 2014, la care autoritățile spaniole au răspuns prin scrisorile din 6 februarie, 20 mai, 15 octombrie 2014 și 23 ianuarie 2015.
- (2) Prin scrisoarea din 23 martie 2015, Comisia a notificat Spaniei decizia de a iniția, în ceea ce privește măsura sus-menționată, procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din tratat.
- (3) Decizia Comisiei de a iniția procedura („decizia de inițiere”) a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽²⁾. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la ajutorul în cauză.
- (4) La solicitarea Comisiei, la 28 mai 2015 a avut loc o reuniune cu autoritățile spaniole. Spania și-a prezentat observațiile privind decizia de inițiere la 2 iulie 2015. Comisia a solicitat informații suplimentare prin scrisorile din 8 septembrie, 15 octombrie 2015 și 15 ianuarie 2016, la care autoritățile spaniole au răspuns prin scrisorile din 28 septembrie, 13 noiembrie 2015 și 21 ianuarie 2016.
- (5) Comisia a primit observații de la societăți care își desfășoară activitatea în domeniul feroviar la 7, 9, 10, 16, 17 și 23 iulie 2015. Aceste zece societăți sunt operatori feroviari, producători de material rulant sau societăți care furnizează instalații de testare virtuală sau testează materiale.

⁽¹⁾ JO C 188, 5.6.2015, p. 10.

⁽²⁾ A se vedea nota de subsol 1.

- (6) Comisia a transmis aceste observații Spaniei prin scrisoarea din 24 septembrie 2015, la care Spania a răspuns prin scrisoarea din 14 octombrie 2015.
- (7) În fine, la 26 iulie 2013 autoritățile spaniole au prezentat proiectul Direcției Generale Politică Regională și Urbană a Comisiei, în forma care ulterior a fost notificată Direcției Generale Concurență la 30 septembrie 2013, ca pe un „proiect major” care urma să fie finanțat în cadrul unui program operațional multiregional aflat în vigoare în Spania la momentul respectiv ⁽³⁾. Autoritățile spaniole au retras proiectul prin scrisoarea din 14 aprilie 2015.

2. DESCRIEREA DETALIATĂ A MĂSURII

2.1. Obiectivul și descrierea proiectului CEATF

- (8) Măsura notificată se referă la finanțarea publică a unei infrastructuri de cercetare concepută să funcționeze ca centru de testări pentru materialul rulant și echipamentele conexe de mare viteză. Obiectivul proiectului CEATF constă în furnizarea unei infrastructuri unice în Europa care să permită realizarea proceselor de testare, validare și omologare impuse pentru materialul rulant de mare viteză.
- (9) Proiectul CEATF cuprinde un circuit feroviar pe care trenurile să poată circula cu viteze foarte mari (de până la 520 km/h) și instalații auxiliare care să permită cercetarea, omologarea și reglarea elementelor echipamentelor feroviare mobile, de infrastructură și de suprastructură. Mai precis, instalațiile centrului permit cercetarea în domeniul dinamicii feroviare, al noii generații de echipamente de tracțiune și frânare pentru trenuri și al sistemelor de semnalizare pentru infrastructura feroviară.
- (10) Circuitul feroviar este un inel cu lungimea de 58 km și cu un aliniament de 9 km care permite atingerea unor viteze de până la 520 km/h. Circuitul include curbe cu rază mare care, împreună cu supraînălțarea specifică, permit circulația la o anumită viteză și accelerație laterală.
- (11) Spania a menționat că circuitul feroviar este proiectat să fie utilizat pentru omologarea de tip a materialului rulant care circulă cu până la 520 km/h, ceea ce corespunde omologării de tip pentru curbe cu rază mare și foarte mare ⁽⁴⁾.
- (12) De asemenea, circuitul este prevăzut cu două secțiuni cu linii duble și platforme care pot fi utilizate pentru omologarea de tip a materialului rulant care circulă cu 250 km/h ⁽⁵⁾ sau mai puțin, precum și pentru testările infrastructurii și suprastructurii.
- (13) Circuitul este prevăzut cu linii de racordare care pot fi utilizate pentru omologarea de tip pe curbe mici și foarte mici.
- (14) Printre instalațiile auxiliare se numără și Centrul Integrat pentru Servicii Feroviare (*Centro Integral de Servicios Ferroviarios*, CISF), care găzduiește laboratoare, birouri și săli de curs. Laboratoarele constau într-un atelier multifuncțional și o zonă de pregătire a testărilor care ar trebui să faciliteze montarea și demontarea echipamentelor trenului, acțiunile destinate dezvoltării diferitelor sisteme de la bord și activitățile de cercetare, dezvoltare și inovare („C&D&I”). O parte din această zonă este dedicată testelor privind comportarea optimă a materialului rulant în vederea validării și omologării ulterioare a vehiculelor feroviare.
- (15) Instalația auxiliară mai include linii pentru testări specifice, o substație multitensiune pentru furnizarea energiei către circuite și un centru de control al traficului.

⁽³⁾ Programul operațional multiregional „Cercetare, dezvoltare și inovare (C&D&I) pentru și de către întreprinderi – Fondul tehnologic”, adoptat de Comisie la 7 decembrie 2007 (Decizia C/2007/6316). Programul angajează sprijinul Comunității în toate regiunile Spaniei în cadrul obiectivelor privind convergența și competitivitatea regională și ocuparea forței de muncă.

⁽⁴⁾ A doua scrisoare transmisă de autoritățile spaniole, primită și înregistrată la 20 mai 2014, p. 12, confirmată în scrisoarea din 22 ianuarie 2015.

⁽⁵⁾ După cum se precizează la punctul 2.3.1 de mai jos, concepția tehnică a proiectului a făcut obiectul unor modificări în cursul fazei preliminare a studiului de fezabilitate, până când a ajuns la forma finală în aprilie 2013, moment la care ADIF a depus proiectul la Ministerul Lucrărilor Publice și Transporturilor.

- (16) Construcția și exploatarea circuitului feroviar urmau să fie încredințate unui parteneriat public-privat (PPP), format din ADIF (*Administrador de Infraestructura ferroviaria*, a se vedea considerentul 24 de mai jos) și dintr-un consorțiu de întreprinderi. Consorțiul de întreprinderi ar fi trebuit să capete forma juridică a unei entități cu scop special (*Sociedad de Propósito Específico – SPE*) ⁽⁶⁾, care urma să răspundă de construirea centrului de testări și ulterior de exploatarea acestuia timp de 25 de ani. ADIF a fost desemnat proprietar al CEATF.
- (17) Înainte de publicarea invitației de participare la licitație în Jurnalul Oficial al Spaniei, la 2 iulie 2013 ⁽⁷⁾, autoritățile spaniole au indicat că au avut loc întâlniri cu societățile potențial interesate și că s-au realizat anchete coordonate. Potrivit autorităților spaniole, răspunsurile au confirmat un nivel ridicat de interes din partea sectorului privat cu privire la punerea în aplicare a proiectului ⁽⁸⁾. Societățile care au manifestat un interes major față de proiect sunt societăți din domeniul construcțiilor (40,43 % dintre chestionarele primite) și producători de material rulant (12,76 % dintre chestionarele primite). Acestea și-au manifestat interesul de a participa la proiect și de a-și asuma riscuri sub rezerva unor garanții privind investiția, deoarece informațiile privind profitabilitatea disponibile la momentul studiului nu erau suficiente pentru un angajament ferm ⁽⁹⁾.
- (18) Cu toate acestea, prima procedură de ofertare pentru selectarea entității cu scop special a fost anulată în octombrie 2013, deoarece nici un ofertant nu și-a exprimat interesul față de proiect. Procesul de selectare a unui ofertant a fost apoi suspendat în așteptarea deciziei finale a Comisiei cu privire la proiect.
- (19) Autoritățile spaniole au confirmat faptul că în cadrul CEATF urmează să se desfășoare numai activități economice. În cazul în care ADIF sau filiala sa ADIF Alta Velocidad ar utiliza centrul pentru propriile testări, ele s-ar supune acelorași condiții aplicabile celorlalți utilizatori, pe parcursul perioadei contractuale de 25 de ani.
- (20) Autoritățile spaniole au precizat că, în prezent, în Europa sunt operaționale trei centre de testări pentru căi ferate [Cerhenice (Velim) în Republica Cehă, Wildenrath în Germania și Valenciennes în Franța]. Potrivit acestora, instalațiile respective permit doar testarea la viteze mai mici (a se vedea tabelul 1 de mai jos).

Tabelul 1

Comparație între alte centre de testări feroviare din Europa, unul din SUA și CEATF

	Velim (Republica Cehă)	Wegberg-Wilden- rath (Germania)	Valenciennes ⁽¹⁾ (Franța)	TTCI — Puebla (SUA)	CEATF (Spania)
Anul construcției	1963	1997	1999	1998	încă neconstruit
Număr de cir- cuite	2	5	4	4	1
Lungime (km)	3,9 și 13,3	de la 0,4 la 6,1	de la 1,6 la 2,7	de la 5,6 la 21,7	9 în aliniament 58 în inel
Viteză maximă (km/h)	210	160 (circuitul mare)	110	265 (circuitul mare)	520
Proprietar	Institutul de Cercetări Fero- viare, filială a operatorului feroviar național	Siemens	CEF SA (61 % deținut de Als- tom)	Asociația căilor ferate americane	Operatorul fero- viar național – ADIF

Sursa: autoritățile spaniole

⁽¹⁾ <http://www.c-e-f.fr/>⁽⁶⁾ Pentru o descriere mai detaliată, a se vedea punctul 2.4 din decizia de inițiere.⁽⁷⁾ Jurnalul Oficial al Spaniei (BOE) nr. 157, 2 iulie 2013.⁽⁸⁾ Deloitte, *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* (Concluzii finale privind chestionarele primite în legătură cu proiectul de dezvoltare, construcție, întreținere și exploatare a inelului feroviar al ADIF din Antequera în baza unui parteneriat public-privat), 8 octombrie 2012.⁽⁹⁾ Rezumatul raportului Deloitte, reprodus în scrisoarea autorităților spaniole din 22 ianuarie 2015.

- (21) Autoritățile spaniole au arătat că producătorii de material rulant din Spania utilizează cel mai frecvent, pentru testările pe calea ferată, instalațiile puse la dispoziție de Velim și Wildenrath, dar și centrul de testări TTCI din Puebla, Statele Unite ale Americii.
- (22) Testarea materialului rulant de mare viteză se realizează și pe căile ferate aflate în exploatare comercială proiectate pentru o viteză maximă de 350 km/h, pe care se realizează teste la viteze de până la 385 km/h în conformitate cu standardul (10 % peste viteza de regim a trenului). Testările se realizează noaptea, când nu există servicii feroviare comerciale de transport călători.

2.2. Beneficiarul

- (23) ADIF, în calitate de proprietar preconizat al centrului, a solicitat finanțare publică pentru construcția CEATF.
- (24) ADIF, creat în 2005, este o societate aflată 100 % în proprietatea statului care funcționează în subordinea Ministerului Lucrărilor Publice și Transporturilor (*Ministerio de Fomento*). ADIF este proprietarul infrastructurii feroviare spaniole și răspunde de gestionarea acesteia (construcție, întreținere, reparare și administrare).
- (25) Prin Decretul-lege regal nr. 15 din 13 decembrie 2013 privind restructurarea ADIF ⁽¹⁰⁾ a fost creată o nouă societate de stat, cu denumirea ADIF-Alta Velocidad. Drept urmare, sucursala responsabilă cu construcția și gestionarea rețelei feroviare naționale convenționale (ADIF) este în prezent separată de sucursala responsabilă cu gestionarea liniilor de cale ferată de mare viteză (ADIF Alta Velocidad).
- (26) Potrivit autorităților spaniole, activitățile ADIF cuprind construcția și administrarea infrastructurii feroviare, formată din linii de cale ferată, gări și terminale de mărfuri, gestionarea traficului feroviar, alocarea capacităților către operatorii feroviari, colectarea taxelor pentru utilizarea infrastructurii, a gărilor și a terminalelor de mărfuri și exploatarea propriilor active (cum ar fi portofoliul drepturilor de proprietate intelectuală și industrială). Aceste activități constituie activități economice. Alte activități economice includ închirierea de spații pentru magazine, târguri comerciale, expoziții, standuri, promoții sau prezentări în gările ADIF ⁽¹¹⁾. Aceste activități reprezintă 99,97 % din veniturile ADIF. Autoritățile spaniole au menționat însă că ADIF poate realiza și alte activități care, în opinia lor, nu sunt de natură economică, de exemplu activități de cercetare și dezvoltare (C&D).

2.3. Descrierea măsurii de ajutor

2.3.1. Elaborarea proiectului, temeiul juridic și finanțarea

- (27) În februarie 2009, Ministerul Lucrărilor Publice și Transporturilor a încredințat societății ADIF sarcina de a identifica opțiuni fezabile pentru o instalație de testări feroviare care să permită realizarea de activități C&D&I pentru soluții avansate în sectorul feroviar de mare viteză.
- (28) La 15 decembrie 2009, ADIF și Consiliul Andaluziei (*Junta de Andalucía*, prin intermediul Consiliului de Inovare, Știință și Întreprinderi al acestuia) au oficializat un memorandum de înțelegere care definea angajamentul ambelor instituții pentru crearea Centrului pentru Tehnologii Feroviare (*Centro de Tecnologías Ferroviarias*, CTF ⁽¹²⁾) în cadrul parcului tehnologic din Andaluzia și a unei instalații de testare feroviară, și anume CEATF, în provincia Málaga.
- (29) O primă variantă a proiectului, care a fost prezentată Ministerului Lucrărilor Publice și Transporturilor la 1 iunie 2010, prevedea construirea unui circuit inelar principal cu o lungime de 57 km pentru trenuri de mare viteză (cu o viteză maximă de testare de 450 km/h) și a două circuite secundare (cu lungimi de 20 km și 5 km) pentru testarea metroulor și a tramvaielor (cu o viteză maximă de 220 km/h). Au fost examinate diferite amplasamente pentru circuitul principal, precum și diferite opțiuni de proiectare. Documentul inițial a prezentat patru variante pentru circuitul principal și două variante pentru circuitele secundare și a fost elaborat în scopul demarării unei evaluări a impactului proiectului asupra mediului.

⁽¹⁰⁾ *Ley 39/2003 del Sector Ferroviario*, publicată în Jurnalul Oficial al Spaniei (BOE) nr. 299 din 14 decembrie 2013.

⁽¹¹⁾ Gestionate din punct de vedere comercial de către Departamentul stații de călători al ADIF (*sursa: www.adif.es*).

⁽¹²⁾ Cluster pentru tehnologii feroviare care funcționează în aceeași regiune; a se vedea considerentul 12 din decizia de inițiere.

- (30) În paralel cu studiile elaborate de ADIF pentru identificarea celei mai adecvate variante pentru un centru de testări feroviare de mare viteză, Spania a inclus propuneri pentru un astfel de proiect în programul său operațional [în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului ⁽¹³⁾] în scopul obținerii de fonduri FEDR ⁽¹⁴⁾.
- (31) La 1 decembrie 2010, ADIF a aprobat cu titlu provizoriu „Studiul de informare privind instalațiile de testare și de experimentare asociate centrului ADIF pentru tehnologii feroviare din Malaga”. Documentul a prezentat o analiză, efectuată pe baza mai multor criterii, a două variante pentru circuitul principal (1A și 1B) și a două variante pentru circuitul secundar (1B1 și 1B2). Concluzia documentului a fost aceea că variantele 1B și 1B1 sunt cele mai adecvate.
- (32) La 27 decembrie 2010 a fost semnat un acord (*convenio de colaboración*) între Ministerul Științei și Inovării și ADIF pentru finanțarea construcției și dotării unui centru pentru tehnologii feroviare de mare viteză. În mod concret, Statul își exprima acordul de a asigura finanțare pentru ADIF sub forma unor împrumuturi și a unui grant. Grantul a fost calificat drept un „avans” din fondurile FEDR ⁽¹⁵⁾.
- (33) ADIF a început să primească transferuri de la stat în ianuarie 2011. Potrivit autorităților spaniole ⁽¹⁶⁾, aceste avansuri au fost parțial utilizate pentru studii de fezabilitate și parțial pentru construcția laboratoarelor (CISF) în amplasamentul din regiunea Antequera în care urmau să se pună bazele proiectului CEATF.
- (34) După un proces administrativ și consultativ îndelungat și în urma celor câteva observații primite pe parcursul primelor consultări publice, ADIF a hotărât să reanalizeze domeniul de aplicare al proiectului. În documente a fost introdusă și analizată mai aprofundat o nouă variantă (1C), care consta într-un circuit pe care trenurile puteau atinge o viteză de 520 km/h în aliniament și care elimina circuitele secundare (și le înlocuia cu două secțiuni de linii racordate la circuitele principale).
- (35) Ulterior, ADIF a realizat o anchetă suplimentară și a redactat „Planul de bază pentru instalațiile de testare și cercetare ale centrului ADIF pentru tehnologii feroviare din Malaga. Circuitele principal și secundar și joncțiuni”. Acest document, care are la bază varianta 1C, a prezentat proiectul conform descrierii de la punctul 2.1 de mai sus. Planul a fost prezentat Direcției Generale Feroviare din cadrul Ministerului Lucrărilor Publice și Transporturilor care, la 8 aprilie 2013, a hotărât să lanseze o consultare publică ⁽¹⁷⁾.
- (36) În urma consultării publice, la 27 iunie 2013 proiectul a fost aprobat la nivel ministerial (de către Direcția Generală Feroviară din cadrul Ministerului Lucrărilor Publice și Transporturilor), sub rezerva aprobării finale de către Consiliul de Miniștri.
- (37) La 28 iunie 2013, Consiliul de Miniștri a aprobat oficial proiectul ⁽¹⁸⁾ și finanțarea acestuia și a autorizat Ministerul Lucrărilor Publice și Transporturilor să lanseze, prin intermediul ADIF, licitația pentru construcția și exploatarea CEATF ⁽¹⁹⁾.
- (38) În consecință, finanțarea proiectului notificat s-a bazat inițial pe acordul din 27 decembrie 2010, iar ulterior pe Hotărârea Consiliului de Miniștri din 28 iunie 2013.

⁽¹³⁾ Regulamentul (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului din 11 iulie 2006 de stabilire a anumitor dispoziții generale privind Fondul European de Dezvoltare Regională, Fondul Social European și Fondul de coeziune și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1260/1999 (JO L 210, 31.7.2006, p. 25).

⁽¹⁴⁾ Procesul verbal al reuniunii *Comité de seguimiento del programa operativo de I+D+i por y para el beneficio de las empresas – Fondo tecnológico 2007-2013* – 11 iunie 2010. Comitetul este prezidat de directorul general pentru FEDR din Ministerul Economiei din Spania și format din reprezentanții participanților la programul operațional (atât administrații publice, cât și societăți) și ai Comisiei.

⁽¹⁵⁾ Autoritățile spaniole au transmis textul acordului prin e-mail la 2 iulie 2015.

⁽¹⁶⁾ E-mailurile autorităților spaniole din 1 și 8 iunie 2015, confirmate în scrisoarea transmisă la 13 noiembrie 2015, pagina 5 și anexele la aceasta.

⁽¹⁷⁾ Publicată în Jurnalul Oficial al Spaniei (BOE) din 17 aprilie 2013.

⁽¹⁸⁾ În conformitate cu caracteristicile tehnice stabilite ca definitive (viteza maximă, numărul de circuite și forma acestora, amplasamentul și tipul de material rulant care urma să fie testat).

⁽¹⁹⁾ Rezoluția Departamentului de Stat pentru Infrastructură, Transporturi și Locuințe de avizare a proiectului și prezentare a obiectivelor acestuia și a procesului ulterior. A se vedea considerentul 10 din decizia de inițiere.

2.3.2. Instrumentul de ajutor

- (39) În conformitate cu Hotărârea din 28 iunie 2013, costurile totale ale proiectului se ridică la 358,6 milioane EUR ⁽²⁰⁾. Finanțarea publică acoperă costurile totale ale proiectului și urmează a fi acordată de Ministerul Economiei și Competitivității astfel:
- (a) 99,6 milioane EUR sub formă de împrumuturi (91,3 milioane EUR din Convenio INNVENTA 2010, 1,7 milioane EUR din Programa INNPLANTA 2010 și 6,6 milioane EUR din Programa INNPLANTA 2011) ⁽²¹⁾;
 - (b) 259 milioane EUR sub forma unui grant plătit din bugetul general al statului și calificat drept „avansuri” din fondurile aferente Fondului european de dezvoltare regională (FEDR) (253,2 milioane EUR din Convenio INNVENTA 2010, 3,9 milioane EUR prin cereri de propuneri în cadrul Programa INNPLANTA 2010 și 1,9 milioane EUR din Programa INNPLANTA 2011).
- (40) În legătură cu împrumuturile care urmau să fie acordate societății ADIF pentru proiect, descrise în considerentul 39 litera (a) de mai sus, autoritățile spaniole au prezentat următoarele detalii:

Tabelul 2

Structura și rambursarea împrumuturilor pentru proiectul CEATF

PROGRAM	RATA DOBÂNZII (%)	PERIOADA DE RAMBURSARE	SUMA MAXIMĂ (milioane 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

Sursa: autoritățile spaniole

- (41) Împrumuturile se remunerează la rate diferite, în funcție de tranșe și de programele în baza cărora sunt acordate.
- (42) Pentru a compara ratele dobânzilor împrumuturilor menționate cu ratele efective de pe piață, autoritățile spaniole au prezentat o listă a împrumuturilor comerciale acordate ADIF/ADIF Alta Velocidad în ultimii cinci ani, împreună cu condițiile acestora ⁽²²⁾ (excluzând împrumuturile BEL):
- (a) în 2010, societății ADIF i-au fost acordate șapte împrumuturi: trei cu o rată fixă a dobânzii cuprinsă între 4,036 % și 4,580 %, iar celelalte patru – acordate la rate variabile ale dobânzii, calculate pe baza ratei Euribor la un interval de 3 până la 12 luni, la care s-a aplicat o marjă de 100-170 de puncte de bază, în funcție de durata împrumutului;
 - (b) în 2011, societății ADIF i-au fost acordate 11 împrumuturi cu o rată variabilă a dobânzii calculată pe baza ratei Euribor la un interval de 3 până la 6 luni, la care s-a aplicat o marjă de 210-250 de puncte de bază, în funcție de durata împrumutului. De exemplu, la 8 aprilie 2011 ADIF a primit un împrumut în valoare de 75 milioane EUR pe o durată de șapte ani, cu o rată variabilă a dobânzii calculată pe baza ratei Euribor la șase luni, la care s-a adăugat o marjă de 230 de puncte de bază (cu o perioadă de grație de trei ani și rambursare semestrială);

⁽²⁰⁾ Valoarea exactă este de 358 552 309,00 EUR rotunjită la 358,6 milioane EUR; a se vedea Hotărârea Consiliului de Miniștri din 28 iunie 2013. [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⁾ Sursa: p. 85 a memorandumului de notificare (septembrie 2013), completat de e-mailul din 2 iulie 2015 și de scrisoarea din 13 noiembrie 2015. Structura finanțării sub forma unui grant (calificat drept „grant cu titlu de avans”) și a unor împrumuturi rezultă din acordul semnat în 2010, dar bugetul a fost actualizat după hotărârea adoptată la 28 iunie 2013.

⁽²²⁾ Acestea au enumerat toate împrumuturile obținute de ADIF și ADIF-Alta Velocidad, însă cu efect de la 1 ianuarie 2013, data la care ADIF a fost divizată în ADIF și ADIF-Alta Velocidad. Activele aferente circuitului feroviar au rămas la ADIF.

- (c) Comisia remarcă faptul că marja punctelor de bază aplicată împrumuturilor acordate ADIF a crescut în 2013 și 2014 până la 450 de puncte de bază ⁽²³⁾.

2.3.3. Fondurile deja plătite societății ADIF

- (43) Spania a menționat și faptul că, până în noiembrie 2015, ADIF primise o sumă totală netă de 139,9 milioane EUR care cuprindea „granturi cu titlu de avans” și împrumuturi. Tabelele 3, 4 și 5 de mai jos descriu în detaliu finanțarea primită de ADIF începând cu ianuarie 2011:

Tabelul 3

Valorile actualizate ale sumelor primite de ADIF – noiembrie 2015

(în milioane EUR)

	INNVENTA	INNPLANTA 2010	INNPLANTA 2011	TOTAL (net)
Granturi cu titlu de avans	130,0	3,9	1,25	135,2
Împrumuturi	—	1,7	3,0	4,7
TOTAL	130,0	5,6	4,2	139,9

Sursa: autoritățile spaniole

Tabelul 4

Detalii privind tranșele granturilor

GRANTURI CU TITLU DE AVANS				
	Data	Activitate		Sume (în EUR)
Convenio Innventa				
(1)	17.1.2011			30 000 000
(2)	17.1.2012			100 000 000
			Total Innventa (1 + 2)	130 000 000
Programa Innplanta 2010				
(3)	17.1.2011	Act. 2		3 023 790
(4)	11.1.2012	Act. 2		966 210
(5)	28.2.2013	Act. 2	rambursare	– 25 084
			Total Innplanta 2010 (3 + 4 + 5)	3 964 916

⁽²³⁾ În 2012, rata fixă a dobânzii era de 4,884 %, iar rata variabilă a dobânzii se calcula pe baza ratei Euribor la un interval de 3 până la 6 luni, la care se aplica o marjă de 275-400 de puncte de bază, în funcție de durata împrumutului. În 2013, rata fixă a dobânzii era de 6,28 %, iar rata variabilă a dobânzii se calcula pe baza ratei Euribor la 6 luni, la care se aplica o marjă de 400-450 de puncte de bază, în funcție de valoarea împrumutului.

GRANTURI CU TITLU DE AVANS				
	Data	Activitate		Sume (în EUR)
	Programa Innplanta 2011			
(6)	2.5.2012	Act. 16		161 000
(7)	13.2.2013	Act. 16		857 500
(8)	10.1.2014	Act. 16		857 500
(9)	16.7.2014	Act. 16	rambursare	– 627 591
			Total Innplanta 2011 (6 + 7 + 8 + 9)	1 248 409
(10)	Total plăți în cadrul tuturor programelor (1 + 2 + 3 + 4 + 6 + 7 + 8)		135 866 000	
(11)	Total rambursări în cadrul tuturor programe- lor (5 + 9)		– 652 675	
	Total rămas în cadrul tuturor programelor (net) (10 + 11)		135 213 325,00	

Sursa: autoritățile spaniole

Tabelul 5

Detalii privind tranșele împrumuturilor împreună cu rata dobânzii aplicabile

ÎMPRUMUTURI					
	Data	Activitate	Rata dobânzii (%)		Sume (în EUR)
	Convenio Innventa				
				Total	00
	Programa Innplanta 2010				
(1)	17.1.2011	Act. 2	1,17		1 295 910
(2)	11.1.2012	Act. 2	1,17		414 090
(3)	28.2.2013	Act. 2	1,17	rambursare	– 10 750
				Total Innplanta 2010 (1 + 2 + 3)	1 699 250

ÎMPRUMUTURI					
	Data	Activitate	Rata dobânzii (%)		Sume (în EUR)
	Programa Innplanta 2011				
(4)	2.5.2012	Act. 13	3,06		236 000
(5)	13.2.2013	Act. 13	3,06		5 087 000
(6)	27.11.2013	Act. 13	3,06	rambursare	– 2 839 388
(7)	2.5.2012	Act. 16	3,06		69 000
(8)	13.2.2013	Act. 16	3,06		367 500
(9)	10.1.2014	Act. 16	3,06		367 500
(10)	16.7.2014	Act. 16	3,06	rambursare	– 268 467
				Total Innplanta 2011 (4 + 5 + 6 + 7 + 8 + 9 + 10)	3 019 145
(11)	Total plăți în cadrul tuturor programelor (1 + 2 + 4 + 5 + 7 + 8 + 9)			7 837 000	
(12)	Total rambursări în cadrul tuturor programelor (3 + 6 + 10)			– 3 118 605	
	Total rămas în cadrul tuturor programelor (net) (11 + 12)			4 718 395	

Sursa: autoritățile spaniole

(44) Suma totală ⁽²⁴⁾ plătită de statul spaniol către ADIF este de 143 703 000 EUR, formată din granturi în valoare de 135 866 000 EUR și împrumuturi în valoare de 7 837 000 EUR. Comisia ia notă de faptul că, în conformitate cu informațiile furnizate de autoritățile spaniole, în perioada 2011-2014 ADIF a rambursat deja 652 675 EUR din granturi și 3 118 605 EUR din împrumuturi. Potrivit autorităților spaniole, rămâne de rambursat suma (netă) de 139 931 720 EUR, care include 135 213 325 EUR din granturi și 4 718 395 EUR din împrumuturi. Autoritățile spaniole au menționat că ADIF a cheltuit deja 20,46 milioane EUR ⁽²⁵⁾ din această sumă.

(45) În contextul procedurii oficiale de investigare, autoritățile spaniole au confirmat că cele 20,46 milioane EUR cheltuite deja proveneau din programele menționate (INNVENTA 2010, INNPLANTA 2010 și 2011) și că nicio cheltuială nu a fost suportată din resursele ADIF provenite din activitățile sale economice. În plus, autoritățile spaniole au prezentat o listă a contractelor semnate și a lucrărilor executate (a se vedea considerentul 33 de mai sus cu privire la lucrările executate). Fiecare contract a fost clasificat în funcție de obiectul său și de componenta din ansamblul proiectului pentru care a fost încheiat. ADIF a cheltuit 6,54 milioane EUR pentru studii și lucrări preliminare pentru circuitele de testare și 13,92 milioane EUR pentru construirea și dotarea CISF.

⁽²⁴⁾ Cifra de 139 931 720 reprezintă valoarea din care s-a scăzut deja rambursarea parțială a împrumuturilor și granturilor.

⁽²⁵⁾ 19,8 milioane EUR menționate în scrisoarea din 20 mai 2014, anexa II „consecințe negative ale nerealizării proiectului”, p. 10. Actualizată la 20,46 milioane EUR în scrisoarea autorităților spaniole din 28 septembrie 2015.

3. DECIZIA DE ÎNȚIERE A PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE

(46) În decizia de inițiere, Comisia a exprimat îndoieli cu privire la:

(a) presupusa lipsă a ajutorului:

- la nivelul ADIF. În acest sens, Comisia a constatat că ADIF este o întreprindere publică ce realizează atât activități economice, cât și activități fără caracter economic și care primește finanțare publică de la Ministerul Economiei și Competitivității (resurse de stat). Întrucât ajutorul este acordat societății ADIF în scopul desfășurării de activități economice (închirierea infrastructurii către părți terțe, a se vedea considerentul 19 de mai sus), iar ADIF este desemnat proprietar al infrastructurii fără nicio procedură de licitație, măsura pare să constituie ajutor de stat în favoarea ADIF, în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat;
- la nivelul entității cu scop special. S-ar fi putut presupune inexistența ajutorului de stat dacă procedura de licitație ar fi permis ca oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic să corespundă valorii concesiunii, însă licitația lansată în iulie 2013 a fost anulată în octombrie 2013 și de atunci nu s-a mai lansat nicio procedură de selecție competitivă. Prin urmare, în decizia de inițiere s-au exprimat îndoieli cu privire la prezența ajutorului la acest nivel ⁽²⁶⁾;
- la nivelul utilizatorilor centrului CEATF. Deși infrastructura ar urma să fie deschisă tuturor potențialilor utilizatori, lipsa unui plan de afaceri viabil a determinat Comisia să exprime îndoieli cu privire la faptul că tarifele de acces preconizate ar reflecta în mod efectiv nivelurile de pe piață;

(b) legalitatea ajutorului:

- pe baza informațiilor disponibile la data adoptării deciziei de inițiere, Comisia a remarcat că s-au cheltuit 19,8 milioane EUR înainte ca măsura să fie notificată Comisiei și a solicitat informații cu privire la natura publică sau privată a resurselor utilizate pentru lucrările executate înainte de notificarea măsurii în cauză;

(c) compatibilitatea acestei finanțări cu Cadrul pentru ajutoarele de stat pentru cercetare, dezvoltare și inovare adoptat de Comisie („Cadrul C&D&I”) ⁽²⁷⁾:

- Comisia a exprimat îndoieli cu privire la contribuția proiectului la un obiectiv bine definit de interes comun, la necesitatea și oportunitatea acestuia, la efectul stimulat al ajutorului și la proporționalitatea acestuia. În plus, Comisia a arătat că nu poate fi exclusă apariția unor efecte negative nejustificate asupra concurenței și schimburilor comerciale.

4. OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE

(47) Așa cum s-a menționat în considerentul 5 de mai sus, în cursul procedurii oficiale de investigare au prezentat observații zece societăți care își desfășoară activitatea în domeniul feroviar.

(48) În primul rând, majoritatea respondenților au pus sub semnul întrebării existența cererii pentru o instalație de testare care să funcționeze la o viteză atât de mare (peste 385 km/h), subliniind faptul că în prezent sectorul feroviar de mare viteză din Europa este limitat la 320/350 km/h ⁽²⁸⁾. Potrivit unui operator feroviar, o viteză de 300 km/h reprezintă un echilibru optim între consumul de energie și durata călătoriei din punct de vedere al eficienței pe piață.

(49) Din punct de vedere tehnic, două societăți au arătat că liniile de mare viteză sunt în prezent linii balastate care permit materialului rulant să circule cu până la 350 km/h. O creștere semnificativă a vitezei comerciale ar necesita modificarea infrastructurii și înlocuirea liniilor existente cu linii pe dale de beton, ceea ce ar determina investiții și costuri de exploatare prohibitive. Întrucât costurile de exploatare și întreținere a liniilor de cale ferată comerciale cresc odată cu creșterea vitezei, prețurile билетelor pentru călători ar face ca exploatarea să devină necompetitivă în comparație cu transportul aerian.

⁽²⁶⁾ A se vedea considerentul 43 din decizia de inițiere.

⁽²⁷⁾ JO C 198, 27.6.2014, p. 1.

⁽²⁸⁾ Vitezele comerciale de până la 350 km/h ar necesita realizarea unor testări la o viteză maximă de 385 km/h.

- (50) În al doilea rând, referitor la testarea în sine, un producător de material rulant a subliniat că, chiar și atunci când astfel de instalații permit testarea avansată, validarea și omologarea echipamentelor de material rulant de mare viteză, a elementelor de infrastructură și de suprastructură, unele testări specifice pot fi realizate mai bine direct pe căile ferate comerciale, adică pe infrastructura reală. În plus, un alt producător de material rulant a arătat că trenurile produse vor trebui testate suplimentar pe rețeaua obișnuită din țara de destinație. Ambele observații ilustrează lipsa cererii.
- (51) În plus, o societate care furnizează un mediu de testare precizează că testarea virtuală prin intermediul platformelor TIC avansate poate fi deja realizată și ar putea reprezenta o soluție eficientă din punct de vedere al costurilor pentru viitoarele testări de mare viteză, deoarece s-ar evita costurile de exploatare și întreținere a instalațiilor fizice de testare, reducând astfel în mare măsură bugetele pentru C&D ale întreprinderilor feroviare.
- (52) În al treilea rând, numai o singură societate, care realizează de asemenea testări pentru materiale, a declarat că CEATF ar reprezenta o oportunitate pentru noi proiecte de dezvoltare. Alte două societăți au precizat că ar utiliza instalația de testare în cazul în care aceasta s-ar construi.
- (53) Una dintre aceste două societăți a declarat că existența unui centru de testări local ar putea reprezenta un avantaj concurențial pentru producătorii spanioli de material rulant care au sediul pe teritoriul țării.
- (54) În al patrulea rând, în legătură cu construcția și exploatarea centrului de testări, unele părți interesate au evidențiat că, pentru a avansa cu un astfel de proiect, ar fi necesară o justificare comercială clară și convingătoare a investiției. Multe dintre observațiile prezentate au evidențiat și necesitatea ca centrul de testări, în cazul în care ar fi construit și ar deveni operațional, să ofere acces nediscriminatoriu în condițiile pieței.
- (55) În ultimul rând, mai multe părți terțe au avut observații cu privire la amplasarea geografică a instalației CEATF. Acestea au subliniat că sudul Spaniei se află la depărtare de marea majoritate a întreprinderilor feroviare și a producătorilor de material rulant din Europa. Un astfel de amplasament comportă riscuri și costuri semnificative, întrucât transportul trenurilor prototip este foarte costisitor, ceea ce ar oferi în mod inevitabil un avantaj producătorilor spanioli de material rulant.

5. OBSERVAȚIILE SPANIEI

5.1. Existența ajutorului

- (56) Autoritățile spaniole și-au revizuit parțial poziția referitoare la existența unui ajutor, în special cu privire la eventuala denaturare a concurenței care poate rezulta în urma ajutorului. Acestea au arătat că se pot identifica trei categorii de testări de mare viteză în care este posibil sau nu ca proiectul CEATF să concureze cu alte instalații existente în Uniunea Europeană:
- (a) testări la viteze mai mici de 210 km/h: autoritățile spaniole au confirmat că testările de acest tip realizate la CEATF ar putea să concureze cu testările realizate în alte instalații din Europa. Totuși, ele au declarat că centrul CEATF nu ar avea nici un avantaj de pe urma lor, întrucât costurile fixe de exploatare și întreținere din Antequera ar fi prea mari comparativ cu cele ale altor centre proiectate să funcționeze la aceste viteze;
- (b) testări la viteze cuprinse între 210 și 385 km/h: autoritățile spaniole au recunoscut că ar putea să existe concurență în cadrul acestui segment între testările realizate la CEATF și cele realizate pe liniile de cale ferată comerciale existente. Autoritățile spaniole au arătat însă că aceste testări reprezintă doar o mică parte din ansamblul testelor efectuate asupra elementelor de infrastructură și suprastructură ale liniilor, asupra materialului rulant și asupra interacțiunilor dintre ele. Astfel, aceste testări s-ar limita la anumite tipuri de material rulant testat în condiții de utilizare „clasice”. În plus, după cum s-a afirmat mai sus, autoritățile spaniole au arătat că pentru aceste testări costurile ar fi prea mari ca să fie competitive la instalația de la CEATF;
- (c) testări la viteze de peste 385 km/h: autoritățile spaniole susțin că, deoarece nu există o piață pentru testări la aceste viteze, partea de finanțare corespunzătoare construcției instalației pentru testări la peste 385 km/h nu ar trebui să fie considerată ajutor.

- (57) Autoritățile spaniole au insistat asupra faptului că diferența dintre testările la diferite viteze ar trebui să fie considerată teoretică, întrucât în practică posibilitatea de a realiza testări sub 210 km/h sau între 210 și 385 km/h la CEATF ar fi limitată din cauza costurilor ridicate de întreținere și exploatare.
- (58) În concluzie, prin reanalizarea parțială a poziției inițiale cu privire la existența ajutorului, Spania consideră că numai finanțarea construcției elementelor CEATF care vor permite testări sub 385 km/h ar trebui să fie considerată ajutor de stat și evaluată în conformitate cu Cadrul C&D&I. În scrisoarea din 2 iulie 2015, autoritățile spaniole au prezentat o evaluare și au arătat că aceste costuri reprezintă 25,1 % din costurile totale ale proiectului și se ridică la 90,2 milioane EUR, fără TVA. Prin urmare, acestea au estimat că secțiunea din instalațiile CEATF dedicate testărilor la viteze de peste 385 km/h, în valoare de 240,6 milioane EUR, nu ar trebui considerată ca fiind ajutor ⁽²⁹⁾.

5.2. Compatibilitate

- (59) În observațiile lor, autoritățile spaniole și-au reiterat poziția privind compatibilitatea ajutorului de stat:
- (a) instalația CEATF ar contribui la un obiectiv de interes comun deoarece, prin creșterea investițiilor în C&D&I, s-ar încadra în Programul operațional pentru o creștere inteligentă destinat Spaniei, adoptat în februarie 2015 ⁽³⁰⁾, unul dintre obiectivele acestuia fiind modernizarea infrastructurilor C&D&I în scopul întăririi capacității de inovare a Spaniei. Potrivit Spaniei, țara are cea mai extinsă rețea de cale ferată de mare viteză din Europa și o astfel de instalație de testare ar putea duce cu certitudine la progrese tehnologice;
- (b) autoritățile spaniole justifică necesitatea ajutorului de stat pentru acest proiect prin natura multidisciplinară a testărilor tehnice care urmează să fie realizate. În opinia lor, datorită domeniilor de activitate variate ale societăților implicate în aceste testări (de exemplu, societăți de construcții civile, comunicații, semnalizări, tracțiune, material rulant), nicio societate nu ar atinge masa critică sau nu ar avea capacitatea financiară de a face o investiție comparabilă cu cea necesară pentru CEATF și care să poată atrage și asocia alte societăți. În ceea ce privește finanțarea proiectului și existența unei disfuncționalități a pieței manifestate sub forma caracterului imperfect și asimetric al informațiilor, autoritățile spaniole au confirmat că, „având în vedere studiile de profitabilitate realizate de ADIF”, nu este disponibilă nicio altă sursă de finanțare în afara finanțării publice pentru construcția CEATF;
- (c) având în vedere cele de mai sus, Spania a confirmat că măsura de ajutor este adecvată, întrucât nu există nici un alt instrument de ajutor adecvat în afara finanțării publice din cauza faptului că fluxul de lichidități al proiectului nu ar acoperi decât 8,13 % din valoarea investiției (deficitul de finanțare ar fi de 91,87 %). Situația fluxului de numerar explică și nereușita primei licitații pentru selectarea entității cu scop special, întrucât societățile au estimat că fluxul de numerar este insuficient pentru a acoperi investiția inițială;
- (d) potrivit autorităților spaniole, ajutorul are un efect stimulator. Spania a insistat asupra faptului că, deși analiza economică a proiectului indică o valoare actualizată netă („VAN”) negativă de – 362,5 milioane EUR, din punct de vedere socio-economic acesta ar avea o VAN pozitivă de 17,3 milioane EUR (având în vedere locurile de muncă create și alte activități determinate de realizarea CEATF în regiune);
- (e) autoritățile spaniole au arătat că, pentru a calcula valoarea ajutorului de stat și intensitatea maximă a ajutorului aplicabilă proiectului, ar trebui să se țină cont numai de partea de investiție care corespunde componentei proiectului care ar putea reprezenta o concurență efectivă pentru alte instalații (cu alte cuvinte, în opinia lor, 90,2 milioane EUR). După cum s-a menționat în considerentul 58 de mai sus, autoritățile spaniole consideră că această parte reprezintă 25,1 % din investiția totală. În opinia lor, întrucât intensitatea ajutorului permisă pentru o infrastructură de cercetare care desfășoară activități economice este de 60 %, astfel cum se prevede la punctul 89 din Cadrul C&D&I, ADIF ar urma să contribuie cu numai 10 % din investiție ($0,4 \times 25,1 \% = 10 \%$). În pofida acestui fapt, ele arată că ADIF, furnizând direct 39,2 milioane EUR, ar asigura o finanțare mai mare, egală cu 20 % din partea neacoperită de veniturile generate de proiect, prin intermediul unui împrumut acordat la o rată a dobânzii de 1,17 %. În plus, potrivit Spaniei, procedurile de achiziție și de contractare garantează că ajutorul este limitat la minimum. Prin urmare, autoritățile spaniole consideră că ajutorul este proporțional și limitat la minimum necesar;

⁽²⁹⁾ Întrucât autoritățile spaniole admit că există costuri suplimentare care sunt comune celor două secțiuni ale instalației CEATF și care nu pot fi separate și alocate cu exactitate fiecăreia dintre secțiuni, nu ar trebui să se considere că aceste valori reprezintă o alocare exactă a costurilor.

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

- (f) potrivit Spaniei, efectele negative nejustificate asupra concurenței și schimburilor comerciale vor fi evitate datorită relativelor dezavantaje concurențiale ale CEATF, determinate de costurile ridicate de exploatare și întreținere ale acestuia pentru testările la viteze mai mici de 210 km/h. Întrucât costurile de exploatare și întreținere a unei linii de mare viteză sunt de trei ori mai mari decât în cazul unei linii exploatare în regim normal, CEATF ar fi exclus *de facto* de pe piața acestor testări;
- (g) Spania garantează că ajutorul va îndeplini toate cerințele privind transparența impuse de regulamentele aplicabile ale Uniunii.
- (60) Astfel cum se menționează în considerentul 6 de mai sus, observațiile primite de la terți au fost transmise autorităților spaniole la 24 septembrie 2015. În răspunsul din 14 octombrie 2015, autoritățile spaniole au remarcat că aceste observații sunt de natură foarte generală cu privire la perspectiva utilizării centrului CEATF și că se bazează pe imaginea fiecărei societăți cu privire la evoluția pieței testărilor feroviare.

6. EVALUAREA AJUTORULUI

6.1. Existența ajutorului

- (61) Articolul 107 alineatul (1) din tratat prevede că „sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre.”

- (62) Comisia va analiza dacă fondurile acordate ADIF în baza acordului din 27 decembrie 2010, ca și întreaga finanțare acordată pentru proiect în baza Hotărârii Consiliului de Miniștri din 28 iunie 2013, pot fi considerate ajutor.

6.1.1. Activitatea economică

- (63) Curtea de Justiție a definit, în mod sistematic, întreprinderile ca fiind entități care desfășoară o activitate economică, indiferent de statutul juridic și de modul de finanțare a acestora ⁽³¹⁾. Prin urmare, încadrarea unei anumite entități în categoria întreprinderilor depinde în totalitate de natura activităților sale.
- (64) Tribunalul a recunoscut, în 1999, că „punerea la dispoziție a infrastructurilor de către entitățile responsabile pentru gestionarea lor” poate constitui o activitate economică ⁽³²⁾. Astfel, este evident că realizarea infrastructurii care urmează să fie exploatată în scop comercial constituie o activitate economică ⁽³³⁾.
- (65) În cazul de față, construcția CEATF are legătură directă cu exploatarea sa, iar autoritățile spaniole au confirmat că activitățile de testare care urmează să se realizeze la CEATF sunt de natură economică. Într-adevăr, aceste activități implică servicii care vor fi oferite pe piață.
- (66) Prin urmare, Comisia consideră că realizarea și exploatarea CEATF reprezintă activități economice.

6.1.2. Resursele de stat

- (67) Proiectul este finanțat prin granturi acordate cu titlu de avans și împrumuturi de la Ministerul Economiei și Competitivității. Acestea sunt resurse de stat.

⁽³¹⁾ Hotărârea Curții de Justiție din 12 septembrie 2000, Pavlov și alții, cauzele conexate C-180/98-C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, punctul 74; Hotărârea Curții de Justiție din 10 ianuarie 2006, Cassa di Risparmio di Firenze și alții, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, punctul 107.

⁽³²⁾ Hotărârea Tribunalului din 12 decembrie 2000, Aéroports de Paris/Comisia, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, astfel cum a fost confirmată în recurs în Hotărârea Curții de Justiție din 24 octombrie 2002, Aéroports de Paris/Comisia, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617, punctele 75-80.

⁽³³⁾ A se vedea Hotărârea Curții de Justiție din 19 decembrie 2012, Mitteldeutsche Flughafen și Flughafen Leipzig-Halle/Comisia, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, punctele 43 și 44, și Hotărârea Curții de Justiție din 14 ianuarie 2015, Eventech, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, punctul 42.

6.1.3. Avantajul economic selectiv

6.1.3.1. În favoarea ADIF

- (68) Măsura se acordă unei singure întreprinderi, ADIF ⁽³⁴⁾, prin urmare este selectivă.
- (69) Contribuind la finanțarea CEATF prin intermediul granturilor acordate cu titlu de avans și al împrumuturilor, măsura oferă societății ADIF un avantaj.
- (70) În primul rând, granturile acordate cu titlu de avans reprezintă un transfer direct de resurse de stat către ADIF, ceea ce constituie în mod evident un avantaj economic.
- (71) În al doilea rând, cu privire la împrumuturile acordate ADIF, trebuie să se stabilească dacă rata dobânzii corespunde ratei pieței.
- (72) Comunicarea privind revizuirea metodei de stabilire a ratelor de referință și de scont ⁽³⁵⁾ („Comunicarea din 2008”) oferă un indicator al ratelor pieței aplicabile împrumuturilor. În scrisoarea din noiembrie 2015, autoritățile spaniole au arătat că au respectat această metodologie și au aplicat o marjă de 100 de puncte la rata aplicabilă pentru Spania. Ulterior, acestea au realizat o estimare a dobânzii economisite ca urmare a diferenței dintre rata pieței și rata dobânzii pentru program, ținând cont de condițiile specifice ale fiecărui împrumut (amortizare, durată și perioadă de grație). Autoritățile au concluzionat că ratele pieței aplicabile pentru tranșele plătite în cadrul programului Innplanta 2010 sunt mai mari decât rata dobânzii aplicată în cadrul programului, dar mai mici decât ratele pieței aplicabile pentru tranșele plătite în cadrul programului Innplanta 2011 (3,06 %) ⁽³⁶⁾.
- (73) Marjele aplicate ratelor calculate în temeiul Comunicării din 2008 depind de ratingul societății și de nivelul garanțiilor constituite. În acest sens, Comisia constată că ratingul ADIF este legat intrinsec de ratingul statului spaniol ⁽³⁷⁾. În plus, Comisia constată că autoritățile spaniole nu au prezentat informații specifice cu privire la garanțiile constituite pentru împrumuturile obținute în cadrul diferitelor programe. Din tabelul 6 de mai jos rezultă în mod clar că, la un anumit moment din prima jumătate a anului 2012, ratingul ADIF a retrogradat de la „A” la „B”. Autoritățile spaniole au aplicat o marjă de 100 de puncte de bază tuturor împrumuturilor acordate ADIF. Trebuie precizat că, pentru o societate cu rating „A”, o astfel de marjă implică un nivel scăzut al garanțiilor, în timp ce pentru o societate cu rating „B” o marjă de 100 de puncte de bază implică un nivel normal al garanțiilor (și nu un nivel scăzut).
- (74) În cursul procedurilor oficiale, Comisia a solicitat autorităților spaniole să prezinte informații privind împrumuturile obținute de ADIF de pe piață între 20 iulie 2010 și 20 iulie 2015 (excluzând împrumuturile BEI). Autoritățile spaniole au prezentat o listă a împrumuturilor comerciale acordate ADIF/ADIF Alta Velocidad în ultimii cinci ani, împreună cu condițiile asociate acestora ⁽³⁸⁾ (excluzând împrumuturile BEI) ⁽³⁹⁾.
- (75) Aceste împrumuturi obținute de pe piață oferă suficiente informații pentru a stabili, pentru fiecare dintre anii 2011-2014, o rată adecvată a dobânzii de pe piață.

⁽³⁴⁾ În calitate de proprietar al infrastructurii concepute să fie utilizată pentru activități economice, societatea ADIF este considerată „întreprindere” în sensul ajutorului de stat. Autoritățile spaniole nu au contestat acest lucru în cursul procedurii oficiale de investigare.

⁽³⁵⁾ JO C 14, 19.1.2008, p. 6.

⁽³⁶⁾ Rata de bază, la care se adaugă cele 100 de puncte de bază ca marjă minimă în conformitate cu Comunicarea din 2008, a fost de 2,49 % pentru ianuarie 2011, 3,07 % pentru ianuarie 2012, 2,67 % pentru mai 2012, 1,66 % pentru februarie 2013 și 1,53 % pentru ianuarie 2014.

⁽³⁷⁾ <https://www.moodys.com/credit-ratings/Administrador-de-Infraestruct-Ferrovias-credit-rating-3010> Ratingul de credit al societății ADIF a fost stabilit în raport cu ratingul guvernului spaniol.

⁽³⁸⁾ Acestea au enumerat toate împrumuturile obținute de ADIF și ADIF-Alta Velocidad, însă cu efect de la 1 ianuarie 2013, data la care ADIF a fost divizată în ADIF și ADIF-Alta Velocidad; activele aferente circuitului feroviar au rămas la ADIF. S-au prezentat informații privind data cedării, data expirării, banca, proiectul finanțat, valoarea, rata dobânzii pentru rambursare și perioada de grație.

⁽³⁹⁾ A se vedea considerentul 42 de mai sus.

Tabelul 6

Detaliile calculului ratei dobânzii de pe piață care urmează să fie aplicată împrumuturilor plătite către ADIF

Data plății	Ratele dobânzilor pentru împrumuturile acordate ADIF (%)	Ratingul de credit al ADIF	Comunicarea din 2008		Propunerea autorităților spaniole pentru calculul ratelor dobânzilor de pe piață (%)	Împrumuturi comerciale obținute de ADIF	Calculul ratei dobânzii de pe piață pe baza condițiilor împrumuturilor comerciale (%)
			Rată de bază (%)	Puncte de bază care trebuie adăugate pentru garanții de nivel normal până la mic			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
17.1.2011	1,17	Aa1	1,49	75-100	2,49	Pentru 2011: Euribor la 6 luni (3.1.2011) + 227 puncte de bază (medie)	$1,224 + 2,27 = 3,494$
11.1.2012	1,17	Aa2	2,07	75-100	3,07	Pentru 2012: Euribor la 6 luni (2.1.2012) + 352 puncte de bază (medie)	$1,606 + 3,52 = 5,126$
2.5.2012	3,06	Baa1	1,67	100-220	2,67	- (2.5.2012)	$0,992 + 3,52 = 4,512$
13.2.2013	1,17/3,06	Ba1	0,66	100-220	1,66	Pentru 2013: Euribor la 6 luni (1.2.2013) + 425 puncte de bază (medie)	$0,38 + 4,25 = 4,63$
10.1.2014	3,06	Ba1	0,53	100-220	1,53	Pentru 2014: Euribor la 6 luni (2.1.2014) + 215 puncte de bază (medie)	$0,387 + 2,15 = 2,537$

(76) Din tabelul 6 se poate observa că ratele dobânzilor de pe piață bazate pe împrumuturile comerciale obținute de ADIF (coloana din dreapta) sunt în mod constant mai mari decât ratele propuse de Spania. Întrucât Comunicarea din 2008 oferă doar un indicator al ratelor pieței, Spania nu a prezentat nicio dovadă în sprijinul unei concluzii privind nivelul garanțiilor disponibile, iar probele coerente din dosar demonstrează că ratele plătite efectiv de ADIF pe piață au fost semnificativ mai mari, Comisia consideră că acestea din urmă oferă un punct de referință adecvat pentru a stabili dacă împrumuturile pentru proiect conferă un avantaj societății ADIF.

(77) Din tabelul 6 se poate concluziona că ratele dobânzilor pentru împrumuturile acordate ADIF în legătură cu proiectul sunt mai mici decât ratele dobânzilor relevante de pe piață calculate pe baza condițiilor împrumuturilor comerciale obținute de ADIF, cu excepția împrumuturilor acordate în 2014. Prin urmare, condițiile diferitelor împrumuturi acordate ADIF în perioada 2011-2013, care însumează o valoare de 7 469 500 EUR, conferă un avantaj societății ADIF în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

6.1.3.2. În favoarea entității cu scop special și a viitorilor utilizatori ai CEATF

- (78) În decizia de inițiere ⁽⁴⁰⁾, Comisia a explicat că inexistența ajutorului de stat poate fi presupusă doar dacă procedura de licitație permite ca oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic să corespundă valorii de piață a concesiunii și dacă statul membru în cauză verifică, prin realizarea unei analize a fluxului de numerar actualizat și a unei comparații cu taxele plătite pentru servicii similare în alte părți, că taxele rezultate din concesiune sunt în concordanță cu prețurile pieței ⁽⁴¹⁾. Comisia a arătat că, chiar și în cazul în care anumite componente de bază ale structurii taxei au fost stabilite *ex ante* de Spania, acest lucru nu este în sine suficient pentru a nu pune sub semnul întrebării caracterul deschis și nediscriminatoriu al procesului.
- (79) De asemenea, Comisia a analizat posibila existență a unui avantaj indirect la nivelul utilizatorilor infrastructurii.
- (80) Întrucât entitatea cu scop special nu a fost selectată din cauza eșecului primei licitații și nu există indicii că va fi lansată o a doua licitație, nu pot fi formulate concluzii definitive cu privire la existența unui avantaj la nivelul entității cu scop special. În mod similar, nu pot fi formulate concluzii definitive cu privire la existența unui ajutor la nivelul utilizatorilor.

6.1.4. Denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale

- (81) Atunci când un ajutor acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu aceea a altor întreprinderi concurente în cadrul schimburilor comerciale intracomunitare, acestea din urmă trebuie considerate ca fiind influențate de ajutor ⁽⁴²⁾.
- (82) Este clar că avantajele acordate ADIF consolidează poziția acestei întreprinderi în raport cu aceea a altor întreprinderi concurente în cadrul schimburilor comerciale din Uniune.
- (83) După cum s-a arătat la punctul 5.1 de mai sus, autoritățile spaniole recunosc că este posibil ca CEATF să concureze cu alte instalații europene pentru testările la viteze mai mici de 210 km/h și cu liniile existente deschise traficului pentru testările la viteze cuprinse între 210 și 385 km/h. Prin urmare, ele consideră acum că numai finanțarea construcției acelor părți din CEATF care permit testări la viteze mai mici de 385 km/h ar trebui să fie considerată ajutor de stat și evaluată în conformitate cu Cadrul C&D&I. În acest sens, autoritățile spaniole susțin, de asemenea, că finanțarea publică a acestor activități ar urma să fie limitată la 90,2 milioane EUR.
- (84) CEATF ar urma să concureze cu alte instalații din Uniunea Europeană care oferă servicii de testări feroviare pentru mare viteză, deoarece este pe deplin capabil să ofere testări la viteze mai mici de 385 km/h. Întrucât dovezile sugerează că cererea de testări la viteze mai mari este foarte scăzută sau nu există (a se vedea detaliile de la considerentele 48-51 de mai sus), este probabil ca testările la viteze mai mici de 385 km/h să devină activitatea principală a CEATF.
- (85) Prin urmare, resursele de stat acordate ADIF pentru construcția CEATF ar urma să fie utilizate pentru subvenționarea intrării pe piață a unui nou concurent.
- (86) Având în vedere cele menționate la considerentele 82-85 de mai sus, ajutorul acordat ADIF este de natură să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

6.1.5. Concluzie privind existența ajutorului

- (87) Comisia consideră că resursele publice acordate ADIF pentru construcția CEATF, în baza Hotărârii din 28 iunie 2013 și a acordului din 27 decembrie 2010, pot fi considerate ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

⁽⁴⁰⁾ A se vedea considerentele 43 și 44 din decizia de inițiere.

⁽⁴¹⁾ Cazul SA.38302 *Ajutor pentru investiții pentru Portul din Salerno*, Decizia din 27 martie 2014, considerentul 46.

⁽⁴²⁾ Hotărârea Curții de Justiție din 14 ianuarie 2015, *Eventech*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, punctul 66, și Hotărârea Curții de Justiție, *Libert și alții*, C-197/11 și C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, punctul 77.

6.2. Legalitatea ajutorului

- (88) Autoritățile spaniole au notificat măsura, în baza articolului 108 alineatul (3) din tratat, la 20 septembrie 2013. De asemenea, acestea au arătat că circuitul feroviar nu va fi construit înainte de a fi aprobat de Comisie ⁽⁴³⁾.
- (89) Spania a acordat ajutorul în baza acordului din 27 decembrie 2010 și a Hotărârii Consiliului de Miniștri din 28 iunie 2013. O parte din ajutor a fost deja plătită, astfel cum s-a descris la considerentul 44 de mai sus.
- (90) Întrucât ajutorul a fost acordat înainte de a fi aprobat de Comisie, acesta trebuie considerat ca fiind ajutor ilegal în sensul articolului 1 litera (f) din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului ⁽⁴⁴⁾.

6.3. Compatibilitate

- (91) După ce s-a stabilit că măsura implică ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat, Comisia trebuie să evalueze dacă aceasta poate fi considerată compatibilă cu piața internă.
- (92) Curtea de Justiție a stabilit că, „în cazul în care Comisia decide să deschidă procedura oficială de investigare, revine statului membru și beneficiarului potențial al unui ajutor nou sarcina de a prezenta Comisiei elementele de natură să demonstreze că acest ajutor este compatibil cu piața comună” ⁽⁴⁵⁾. După cum se menționează mai jos, autoritățile spaniole și beneficiarul ADIF nu au prezentat dovezi convingătoare în acest sens nici în notificare și în scrisorile transmise ulterior, nici în observațiile la decizia de inițiere și în scrisorile transmise în cursul etapei de investigare oficială.
- (93) Autoritățile spaniole au arătat că finanțarea publică a CEATF, în măsura în care constituie ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat, ar trebui declarată compatibilă cu piața internă având în vedere obiectivul general de C&D&I și ținând cont de normele Cadrului C&D&I aplicabile infrastructurilor de C&D&I ⁽⁴⁶⁾.
- (94) Din concluzia de la punctul 6.2 de mai sus reiese că ajutorul este ilegal. Punctul 126 din Cadrul C&D&I prevede că „[a]jutoarele pentru C&D&I ilegale vor fi evaluate în conformitate cu normele aplicabile la data la care s-au acordat ajutoarele”.
- (95) La momentul acordării ajutorului, Cadrul C&D&I din 2006 ⁽⁴⁷⁾ era în vigoare.
- (96) Cadrul C&D&I din 2006 nu conține dispoziții specifice privind ajutorul pentru infrastructuri de cercetare. Prin urmare, Comisia consideră că evaluarea măsurii de ajutor ar trebui să se bazeze direct pe articolul 107 alineatul (3) litera (c) din tratat. Această dispoziție prevede că „ajutoarele destinate să faciliteze dezvoltarea anumitor activități sau a anumitor regiuni economice, în cazul în care acestea nu modifică în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun” pot fi considerate compatibile cu piața internă.

⁽⁴³⁾ A se vedea scrisoarea autorităților spaniole din 6 februarie 2014, răspunsul la întrebarea 7, oferit de ministrul finanțelor și administrației publice din Spania, pagina 13.

⁽⁴⁴⁾ Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 248, 24.9.2015, p. 9).

⁽⁴⁵⁾ Hotărârea Curții de Justiție din 16 decembrie 2010, AceaElectrabel Produzione/Comisia, C-480/09 P, ECLI:EU:C:2010:787, punctul 99 și jurisprudența citată în cadrul acesteia.

⁽⁴⁶⁾ În conformitate cu punctul 15 litera (ff) din Cadrul C&D&I, „infrastructură de cercetare» înseamnă instalațiile, resursele și serviciile conexe utilizate de comunitatea științifică pentru a desfășura activități de cercetare în domeniile sale și cuprinde echipamente sau seturi de instrumente științifice, resurse de cunoștințe precum colecții, arhive sau informații științifice structurate ce permit infrastructurilor bazate pe tehnologia informației și comunicațiilor cum ar fi rețelele, materialul informatic, programele de software și instrumentele de comunicare, precum și orice alte mijloace necesare pentru desfășurarea activităților de cercetare. Astfel de infrastructuri de cercetare pot fi «localizate într-un singur sit» sau «distribuite» (rețea organizată de resurse)».

⁽⁴⁷⁾ Cadrul pentru ajutoarele de stat pentru cercetare, dezvoltare și inovare al Comunității Europene (JO C 323, 30.12.2006, p. 1).

- (97) Pentru a stabili compatibilitatea măsurii cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din tratat, Comisia realizează un test comparativ, punând în balanță efectele pozitive prin prisma contribuției la atingerea unor obiective de interes comun bine definite și efectele negative asupra schimburilor comerciale și concurenței pe piața comună. În acest sens, Comisia va ține seama de următoarele principii ⁽⁴⁸⁾:
- (a) contribuția la o un obiectiv de interes comun bine definit: o măsură de ajutor de stat trebuie să vizeze un obiectiv de interes comun conform articolului 107 alineatul (3) din tratat;
 - (b) necesitatea intervenției statului: o măsură de ajutor de stat trebuie să vizeze o situație în care ajutorul poate aduce o îmbunătățire substanțială pe care piața nu o poate asigura pe cont propriu, de exemplu prin remedierea unui eșec al pieței sau prin soluționarea unei probleme legate de echitate sau coeziune;
 - (c) adecvarea măsurii de ajutor: măsura de ajutor propusă trebuie să fie un instrument de politică adecvat pentru atingerea obiectivului de interes comun;
 - (d) efectul stimulator: ajutorul trebuie să modifice comportamentul întreprinderii (întreprinderilor) în cauză astfel încât aceasta (acestea) să desfășoare activități suplimentare pe care nu le-ar desfășura în lipsa ajutorului sau pe care le-ar desfășura în mod limitat sau diferit sau într-un alt loc;
 - (e) proporționalitatea ajutorului: valoarea și intensitatea ajutorului trebuie să se limiteze la minimul necesar pentru a determina realizarea investițiilor sau a activităților suplimentare de către întreprinderea (întreprinderile) în cauză;
 - (f) evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre: efectele negative ale ajutorului trebuie să fie suficient de limitate încât bilanțul general al măsurii să fie pozitiv;
 - (g) transparența ajutorului: statele membre, Comisia, operatorii economici și publicul trebuie să aibă acces cu ușurință la toate actele relevante și informațiile pertinente referitoare la ajutoarele acordate.

6.3.1. Contribuția la un obiectiv de interes comun bine definit

- (98) Autoritățile spaniole au evidențiat în notificare și în răspunsul la decizia de inițiere (a se vedea considerentul 59 din decizia de inițiere și punctul 5.2 de mai sus) că proiectul contribuie la o creștere a investițiilor în C&D&I în Spania, acesta fiind unul dintre obiectivele de interes comun din Strategia UE 2020, și că se încadrează în Programul operațional pentru o creștere inteligentă destinat Spaniei, adoptat în februarie 2015. Acestea susțin că CEATF este o infrastructură științifică și tehnică ce va permite testarea unor aspecte tehnice multidisciplinare în sectorul feroviar. De asemenea, autoritățile spaniole susțin că investiția în CEATF va consolida dezvoltarea economică a regiunii Andaluzia, care se confruntă cu o rată mare a șomajului.
- (99) În primul rând, aceste afirmații ar trebui evaluate din punctul de vedere al cererii pentru o astfel de instalație de cercetare și din punctul de vedere al activităților de C&D&I care s-ar putea desfășura acolo.
- (100) După cum s-a detaliat deja în considerentele 60-62 din decizia de inițiere, Comisia a pus sub semnul întrebării existența cererii din partea producătorilor de material rulant și de echipamente feroviare pentru această infrastructură de cercetare specifică. Comisia a făcut referire, în special, la nereușita primei licitații pentru construcția și exploatarea CEATF, precum și la costurile foarte mari de construcție și exploatare a rețelilor de cale ferată proiectate să furnizeze servicii comerciale de transport la viteze mai mari de 350 km/h, care nu ar fi viabile din punct de vedere economic în condițiile actuale de piață și în viitorul previzibil ⁽⁴⁹⁾.

⁽⁴⁸⁾ De exemplu, SA 32835 (2011/N) – Northwest Urban Investment Fund (JESSICA) (JO C 281, 24.9.2011, p. 2, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/240234/240234_1247477_97_2.pdf și SA 38769 (2015/N) – Green Deal for Electric Vehicle Charging Infrastructure (Pact verde pentru infrastructurile de încărcare destinate vehiculelor electrice), care urmează a fi publicat, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/258489/258489_1710979_137_2.pdf

⁽⁴⁹⁾ Referitor la argumentul adus de autoritățile spaniole, care reamintesc faptul că s-a transmis un chestionar unui număr de peste 80 de societăți, dintre care 47 au răspuns și 26 au arătat că ar fi pregătite să își asume o parte dintre riscurile proiectului, ar trebui remarcat faptul că majoritatea acestora din urmă sunt societăți din sectorul construcțiilor, ale căror interese de afaceri sunt legate de faza de construcție a proiectului, dar nu și de activitățile de C&D&I care urmează să se deruleze acolo. În plus, în cele din urmă niciuna dintre acestea nu și-a confirmat interesul real prin transmiterea unei oferte pentru licitația organizată în 2013, care a fost anulată din cauza lipsei de participanți.

- (101) Observațiile primite de la terți ca răspuns la decizia de inițiere confirmă poziția Comisiei conform căreia o infrastructură de cercetare dedicată testării trenurilor de viteză foarte mare (testări realizate la viteze de peste 385 km/h pentru servicii de transport comercial furnizate la viteze peste 350 km/h) nu este necesară pe piață.
- (102) Niciun producător de material rulant nu preconizează că va realiza produse care să circule la viteze atât de mari din cauza lipsei cererii pe piață pentru exploatarea comercială a unor astfel de trenuri. Unii dintre operatorii feroviari prezintă argumente legate de eficiența pieței (echilibrul între consumul de energie și durata călătoriei), care limitează exploatarea comercială a trenurilor de mare viteză în Europa la viteze mult mai mici (media în Europa – 280-300 km/h, maximum – 320-350 km/h), precum și creșterea exponențială a investițiilor în infrastructură și a costurilor de exploatare și întreținere pentru viteze de peste 300 km/h, ceea ce ar face ca prețurile biletelor de tren să devină necompetitive prin comparație cu cele ale biletelor de avion. Nu există dovezi care să sugereze că există cerere pentru construcția unor linii noi de cale ferată comerciale și/sau pentru modernizarea liniilor existente în scopul oferirii unor servicii de transport la viteze care să depășească 320-350 km/h – și, prin urmare, pentru o instalație de testări feroviare destinată în mod specific vitezelor care depășesc aceste limite ⁽⁵⁰⁾.
- (103) Alte argumente specifice în sensul lipsei cererii pentru infrastructura CEATF rezidă în amplasarea geografică a acesteia, care, în opinia unora dintre respondenți, va determina durate și cheltuieli de transport semnificative.
- (104) În ultimul rând, argumentele referitoare la disponibilitatea unor soluții mai avansate și mai eficiente din punct de vedere al costurilor pentru eventualele testări viitoare de mare viteză, cum ar fi testarea virtuală prin intermediul soluțiilor informatice, reprezintă tot argumente împotriva necesității unei instalații de testare fizice specifice.
- (105) Prin urmare, afirmația conform căreia ajutorul notificat ar fi condus la activități de C&D&I suplimentare în sectorul feroviar prin construcția infrastructurii unei instalații de testări de mare viteză este contrazisă de informațiile strânse de Comisie.
- (106) În al doilea rând, celelalte obiective de politică invocate de autoritățile spaniole, în special beneficiile socio-economice rezultate din crearea unor noi locuri de muncă în regiunea Antequera ⁽⁵¹⁾, nu sunt relevante pentru evaluarea contribuției ajutorului notificat la un obiectiv de interes comun în domeniul C&D&I. Deși autoritățile spaniole susțin că proiectul CEATF, analizat dintr-o perspectivă socio-economică, ar obține o VAN pozitivă de 17,3 milioane EUR, acestea nu au prezentat nicio dovadă convingătoare a beneficiilor care să fie de o asemenea amploare încât să depășească costurile de construcție și pierderile din exploatare pe care infrastructura planificată le-ar genera pe parcursul întregii durate de exploatare. Pretinsele beneficii par să se limiteze la crearea de locuri de muncă în sectorul construcțiilor în cursul etapei de construcție a infrastructurii. Acest lucru înseamnă că, departe de a contribui la un obiectiv pe termen lung de promovare a dezvoltării durabile a regiunii Andaluzia, proiectul ar avea doar efecte de scurtă durată, trecătoare, asupra economiei locale ⁽⁵²⁾.
- (107) Având în vedere cele menționate în considerentele 98-106 de mai sus, Comisia consideră că Spania nu a prezentat suficiente dovezi pentru a demonstra că proiectul contribuie la un obiectiv de interes comun bine definit.

6.3.2. Necesitatea intervenției statului

- (108) Autoritățile spaniole justifică necesitatea ajutorului de stat pentru acest proiect prin natura multidisciplinară a testărilor tehnice care urmează să fie realizate. În opinia lor, datorită domeniilor de activitate variate ale

⁽⁵⁰⁾ Nu este surprinzător faptul că singura societate care s-a exprimat în favoarea proiectului este o societate spaniolă care, așa cum a fost confirmat de observațiile altor respondenți, ar putea să se bucure *de facto* de un acces preferențial la instalație datorită apropierii de amplasamentul centrului. Prin urmare, observațiile acestea par să fie inspirate mai curând de posibilitatea de a obține un avantaj competitiv decât de evaluarea obiectivă a necesității instalației.

⁽⁵¹⁾ A se vedea și nota de subsol 17 din decizia de inițiere.

⁽⁵²⁾ De exemplu, Orientările privind ajutoarele de stat regionale pentru perioada 2014-2020 (JO C 209, 23.7.2013, p. 1), care preconizează în mod specific crearea de locuri de muncă, plasează acest obiectiv în contextul mai larg al obținerii unei creșteri durabile (sublinierea noastră) și favorabile incluziunii. Într-adevăr, chiar și atunci când Comisia dispunea de orientări specifice privind ajutorul pentru crearea de locuri de muncă (Orientări privind ajutorul pentru ocuparea forței de muncă, JO C 334, 12.12.1995, p. 4), era recunoscut faptul că ajutorul pentru crearea locurilor de muncă limitate la unul sau mai multe sectoare sensibile, care se confruntă cu capacitate excedentară sau sunt în criză, este considerat în general mai puțin favorabil, deoarece efectele sale negative asupra ocupării forței de muncă în sectoarele concurente din celelalte state membre depășesc, în general, interesul comun implicat de măsurile active de reducere a șomajului (a se vedea punctul 23).

societăților posibil implicate în aceste testări (de exemplu, societăți de construcții civile, comunicații, semnalizări, tracțiune și material rulant) nicio societate nu ar atinge de una singură masă critică sau nu ar avea capacitatea financiară de a face o investiție la fel de mare ca cea necesară pentru CEATF sau de a putea atrage și asocia alte societăți într-o astfel de investiție. În ceea ce privește finanțarea proiectului, autoritățile spaniole au declarat că, „având în vedere studiile de profitabilitate realizare de ADIF” nu este disponibilă nicio altă sursă de finanțare în afara finanțării publice pentru construcția CEATF.

- (109) Argumentul invocat de autoritățile spaniole indică o presupusă disfuncționalitate a pieței, manifestată printr-o problemă de coordonare pentru finanțarea construcției instalației vizate. Acestea par să plece de la ipoteza că, deoarece nicio societate individuală nu ar fi stimulată să se angajeze în finanțarea proiectului din cauza dezechilibrului dintre costurile acestuia și beneficiile preconizate (la nivel de firmă individuală), singurul mod posibil de susținere a investiției ar fi prin crearea unui consorțiu care să grupeze diferite societăți care își desfășoară activitatea în domenii tehnice diferite și care ar putea să valorifice pe deplin potențialul instalației prin intermediul unei utilizări în comun.
- (110) Cu toate acestea, nici un element din dosar nu sugerează că societățile posibil interesate să facă parte dintr-o astfel de colaborare ar fi fost împiedicate să facă acest lucru din cauza unor dificultăți obiective care le-ar fi îngreunat colaborarea. Dimpotrivă, faptul că guvernul spaniol a intervenit pentru a facilita crearea unei entități cu scop special prin organizarea unei licitații deschise și că acea procedură de licitație nu a reușit sugerează că problema reală care afectează finanțarea proiectului notificat se află în altă parte, și anume în lipsa viabilității financiare a acestuia. Slăbiciunea argumentului avansat de autoritățile spaniole este confirmată de faptul că, chiar dacă guvernul spaniol a hotărât să continue cu alocarea de fonduri publice pentru ca ADIF să înceapă lucrările, nici un investitor independent privat nu s-a arătat interesat să participe la finanțare.
- (111) Prin urmare, Comisia concluzionează că Spania nu a prezentat suficiente dovezi privind existența unei disfuncționalități a pieței manifestată sub forma unei probleme de coordonare la nivelul finanțării CEATF.
- (112) În plus, trebuie menționat faptul că practica decizională a Comisiei în domeniul C&D&I se referă la trei tipuri specifice de disfuncționalități ale pieței: informațiile imperfecte și asimetrice, problemele de coordonare și de rețea pentru activitățile C&D&I și propagarea cunoștințelor. Autoritățile spaniole nu au dovedit însă că în cazul de față ar surveni vreuna dintre aceste disfuncționalități specifice ale pieței.
- (113) Referitor la dificultățile care afectează finanțarea proiectului CEATF, nu a fost prezentată nicio dovadă că sectorul privat ar fi împiedicat să finanțeze proiectul din cauza unei posibile indisponibilități sau asimetriei a unor informații care să vizeze în mod specific activități de C&D&I identificabile și riscante. Cât privește problemele de coordonare și de rețea în C&D&I, rezultă clar din declarațiile autorităților spaniole că nu a fost planificată nicio cooperare între ADIF și industrie în cadrul centrului de testări. Se pare că ajutorul are ca scop atragerea de societăți care să participe la proiectarea sau la utilizarea infrastructurii CEATF, dar nu duce la o cooperare specifică între acestea pentru a realiza activități de colaborare în domeniul C&D&I în cadrul centrului. În ultimul rând, Spania nu a prezentat elemente care să dovedească propagarea de cunoștințe de care să beneficieze părțile terțe ca urmare a proiectului CEATF.
- (114) Spania nu a prezentat alte argumente în sprijinul concluziei conform căreia ajutorul poate să producă o îmbunătățire substanțială pe care piața nu o poate asigura pe cont propriu.
- (115) Având în vedere cele menționate în considerentele 108-113 de mai sus, Comisia concluzionează că necesitatea intervenției statului nu a fost dovedită.

6.3.3. Caracterul adecvat al măsurii de ajutor

- (116) Statele membre pot face alegeri diferite cu privire la instrumentele de politică, iar controlul ajutoarelor de stat nu impune o singură modalitate de intervenție în economie. Cu toate acestea, în conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din tratat, ajutorul de stat poate fi justificat doar prin caracterul adecvat al unui anumit instrument pentru a îndeplini un obiectiv de politică publică și pentru a contribui la unul sau mai multe obiective de interes comun ⁽⁵³⁾.

⁽⁵³⁾ Pentru o dezbatere privind caracterul adecvat, a se vedea cauzele C 25/2004 – DVB-T Berlin-Brandenburg (JO L 200, 22.7.2006, p. 14) sau N 854/06 – Soutien de l'innovation industrielle en faveur du programme mobilisateur pour l'innovation industrielle TVMSL (JO C 182, 4.8.2007, p. 5).

- (117) Comisia consideră, în mod normal, că o măsură este un instrument adecvat atunci când un stat membru a analizat dacă există opțiuni de politică alternative care să fie la fel de potrivite pentru atingerea obiectivului de interes comun, dar care, în același timp, să distorsioneze mai puțin concurența decât ajutorul de stat selectiv și când acesta poate demonstra că măsura este adecvată pentru atingerea unor obiective de eficiență și/sau de echitate.
- (118) Autoritățile spaniole nu au prezentat nicio informație cu privire la eventualele instrumente de politică alternative sau la alte instrumente de ajutor pentru finanțarea proiectului. Ca răspuns la îndoielile exprimate în decizia de inițiere, acestea s-au limitat la a declara că, având în vedere presupusul deficit financiar de 91,87 % al proiectului, în acest caz nu ar fi adecvat nici un alt instrument în afara finanțării publice.
- (119) Comisia constată că faptul că proiectul notificat continuă să producă pierderi substanțiale chiar și în cazul în care primește ajutor nu este suficient pentru a demonstra că ajutorul de stat este un instrument adecvat.
- (120) În plus, întrucât nu s-a demonstrat că proiectul contribuie la obiectivul de interes comun de creștere a activităților de C&D&I, nu s-a demonstrat nici caracterul adecvat al instrumentului de investiții ales de guvernul spaniol. Alte măsuri care ar genera efectiv o creștere a activităților de C&D&I ar fi instrumente mai adecvate pentru îndeplinirea acestui obiectiv de interes comun.
- (121) Considerații similare se aplică și în legătură cu celelalte obiective de interes comun invocate de Spania. După cum s-a menționat în considerentul 106, noile locuri de muncă s-ar limita în principal la sectorul construcțiilor și ar fi temporare. Ajutorul de stat pentru construcția unei infrastructuri a cărei utilizare este puțin probabilă nu reprezintă un instrument de politică adecvat pentru a genera creștere economică și locuri de muncă.

6.3.4. Efectul stimulat

- (122) Ajutorul de stat trebuie să aibă un efect stimulat. Acest efect apare dacă ajutorul schimbă comportamentul beneficiarului în ceea ce privește atingerea obiectivului de interes comun și rezolvarea disfuncționalității identificate a pieței.
- (123) Autoritățile spaniole au arătat că, în lipsa ajutorului, CEATF nu ar fi construit: ele argumentează că ajutorul are un efect stimulat deoarece proiectul nu s-ar realiza niciodată în lipsa ajutorului.
- (124) Totuși, în cazul de față, Comisia constată că ajutorul face posibilă construirea unei instalații de testări feroviare care se pune la dispoziția ADIF, în calitate de viitor proprietar, însă nu pare să declanșeze nicio schimbare de comportament din partea ADIF sau a altora în sensul realizării de activități suplimentare de C&D&I în cadrul instalației de testare.
- (125) În cadrul procedurii oficiale de investigare, autoritățile spaniole nu au prezentat nicio informație sau argumentație nouă cu privire la schimbarea de comportament a ADIF datorată ajutorului. În timp ce datele disponibile indică faptul că proiectul notificat va continua să genereze pierderi chiar dacă primește ajutorul, autoritățile spaniole nu au reușit să demonstreze că acesta va genera totuși beneficii importante pentru societate în ceea ce privește C&D&I. Dimpotrivă, observațiile primite în timpul investigației oficiale de la potențialii utilizatori ai infrastructurii sugerează că, în forma actuală, proiectul nu rezolvă cerințele nesatisfăcute pe partea de cerere de la societățile implicate în activități de C&D&I în sectorul feroviar.
- (126) Nu au fost reliefate motive care ar putea să justifice schimbarea evaluării inițiale exprimate de către Comisie în decizia de inițiere. În esență, departe de a crea un efect stimulat, ajutorul vizează construirea unei infrastructuri al cărei plus de valoare comparativ cu alternativele existente (și anume testările pe rețelele de cale ferată obișnuite) nu a fost demonstrat.

6.3.5. Proporționalitatea ajutorului

- (127) Comisia consideră că ajutorul este proporțional în cazul în care același rezultat nu putea fi obținut cu un ajutor mai redus.

- (128) Autoritățile spaniole au notificat faptul că proiectul este în conformitate cu Cadrul C&D&I, care indică faptul că intensitatea maximă a ajutorului permisă pentru acoperirea investiției în infrastructuri de cercetare utilizate în scopuri economice se limitează la costurile suplimentare nete, până la un plafon de 60 % din costurile eligibile (punctul 89 din Cadrul C&D&I). În cazul de față, sprijinul public va acoperi costurile în proporție de 100 %.
- (129) Din cauza lipsei sau a insuficienței investițiilor private în infrastructura CEATF, ajutorul în discuție nu pare să fie proporțional.

6.3.6. Evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și asupra schimburilor comerciale dintre statele membre

- (130) Articolul 107 alineatul (3) litera (c) din tratat impune ca evoluțiile pozitive generate ca urmare a măsurii aplicate să fie puse în balanță cu efectele negative pe care aceasta le are asupra schimburilor comerciale și a concurenței.
- (131) Comisia consideră că autoritățile spaniole nu au dovedit existența unor efecte pozitive determinate de prezenta măsură. Prin urmare, Comisia concluzionează că proiectul de construire a CEATF nu va reuși să își atingă obiectivul de creștere a C&D în domeniul specific al serviciilor de transport feroviar de foarte mare viteză, întrucât cererea pieței pentru o astfel de infrastructură și pentru serviciile de C&D asociate este inexistentă sau, în cel mai bun caz, redusă. De asemenea, Comisia a concluzionat că nu s-a demonstrat o disfuncționalitate a pieței și nici nu s-a dovedit că măsura contribuie la o schimbare semnificativă de comportament a beneficiarului.
- (132) În ceea ce privește celelalte efecte pozitive ale măsurii pe care se bazează Spania, Comisia consideră că generarea temporară de locuri de muncă, în special în sectorul construcțiilor, atrage după sine un cost foarte mare și are o valoare pozitivă limitată.
- (133) În plus, întrucât măsura permite intrarea pe piață a unui nou concurent prin utilizarea unei finanțări publice masive, Comisia consideră că aceasta va avea un efect negativ asupra concurenței. Ajutorul ar pune sub semnul întrebării investițiile anterioare realizate de concurenți la propriile instalații de testare și ar duce la reducerea viitoarelor investiții pentru întreținerea sau îmbunătățirea acestor infrastructuri.
- (134) Piața afectată de ajutor este piața serviciilor de testare a echipamentelor feroviare din Uniunea Europeană. Așa cum s-a subliniat în decizia de inițiere, pe această piață din Uniunea Europeană funcționează în prezent trei centre de testări: Cerhenice (Velim) în Republica Cehă, Wildenrath în Germania și Valenciennes în Franța, unde se realizează testări cu viteze de până la 210 km/h. Testarea materialului rulant de mare viteză ⁽⁵⁴⁾ se realizează pe liniile aflate în exploatare comercială proiectate pentru o viteză maximă de 350 km/h, pe care se realizează teste la viteze de până la 385 km/h în conformitate cu standardul (10 % peste viteza de regim a trenului).
- (135) Rezultă că serviciile de testare ale CEATF nu sunt perfect substituibile celor oferite de celelalte instalații de testare și testărilor efectuate pe rețelele comerciale, din cauza vitezelor maxime de testare diferite. Însă posibilitatea deja existentă de testare la viteze de până la 385 km/h pe rețelele comerciale reflectă cererea existentă și potențială pentru servicii de testare realizate până la nivelul acestei viteze, care este viabilă din punct de vedere comercial. În ceea ce privește cererea potențială viitoare pentru testări la viteze de până la 520 km/h, din informațiile disponibile și din observațiile primite de la participanții la piață reiese că, cel puțin în viitorul previzibil, aceasta nu va fi o opțiune viabilă din punct de vedere comercial. Prin urmare, instalația de testare CEATF va fi un concurent direct atât pentru instalațiile existente, cât și pentru rețelele publice de cale ferată. În consecință, Comisia consideră că măsura este destinată subvenționării intrării pe piață a unui nou concurent, în întregime din resursele statului, și ca urmare este susceptibilă de a denatura semnificativ concurența pe piața respectivă.
- (136) Această măsură de ajutor ar putea să afecteze negativ și concurența pe piețele din aval ale produselor feroviare care urmează să fie testate (care includ materialul rulant și echipamentele). După cum s-a indicat în observațiile primite pe marginea deciziei de inițiere, este posibil ca amplasamentul geografic al instalației să creeze avantaje concurențiale *de facto* în favoarea producătorilor naționali de material rulant, în cazul cărora este mult mai mare probabilitatea să utilizeze CEATF pentru testări, fără suportarea unor costuri semnificative de transport.

⁽⁵⁴⁾ De exemplu: Rete Feroviaria Italiana în Italia, SNCF în Franța, DB Bahn în Germania.

- (137) Având în vedere lipsa unor efecte pozitive suficient dovedite pentru ajutorul notificat, potrivit constatărilor Comisiei de la punctele 6.3.1-6.3.5, se consideră că efectele negative ale măsurii din punctul de vedere al denaturării reale și potențiale a concurenței sunt de natură să depășească beneficiile invocate.

6.3.7. Transparența ajutorului

- (138) Având în vedere considerațiile anterioare, nu este necesar să se analizeze în ce măsură acest ajutor este transparent.

6.3.8. Concluzii privind compatibilitatea ajutorului

- (139) Având în vedere considerațiile de la punctele 6.3.1-6.3.7 de mai sus, Comisia concluzionează că măsura de ajutor notificată nu poate fi declarată compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat.

6.4. Recuperarea ajutorului incompatibil

- (140) În conformitate cu jurisprudența constantă, articolul 16 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2015/1589 prevede următoarele: „Atunci când adoptă decizii negative în cazuri de ajutor ilegal, Comisia decide ca statul membru în cauză să ia toate măsurile necesare pentru recuperarea ajutorului de la beneficiar [...]”.
- (141) De asemenea, instanțele judecătorești ale Uniunii au susținut în mod consecvent că obligația impusă unui stat membru de a elimina ajutorul considerat de Comisie ca fiind incompatibil cu piața internă este menită să restabilească situația existentă anterior ⁽⁵⁵⁾. În acest context, instanțele judecătorești ale Uniunii au stabilit că acest obiectiv este atins odată cu rambursarea de către beneficiar a sumelor acordate sub formă de ajutor ilegal (inclusiv a dobânzii), pierzând astfel avantajul de care beneficiase față de concurenții săi de pe piață, și cu restabilirea situației anterioare acordării ajutorului ⁽⁵⁶⁾.
- (142) Comisia a concluzionat că ajutorul acordat de Spania societății ADIF este ilegal și incompatibil cu piața internă. Drept urmare, ajutorul trebuie recuperat pentru a se restabili situația existentă pe piață înainte de acordarea acestuia. Recuperarea ar trebui să acopere intervalul de timp care începe cu momentul la care beneficiarii au obținut un avantaj, adică de la care ajutorul a fost pus la dispoziția beneficiarilor, iar la sumele care urmează a fi recuperate trebuie să se aplice dobândă până la recuperarea efectivă.
- (143) Pe baza informațiilor prezentate de Spania și rezumate în considerentele 43 și 44 și în tabelele 3, 4 și 5 de mai sus, valoarea totală a fondurilor plătite societății ADIF în perioada 2011-2014 se ridică la 143 703 000 EUR (compusă din 135 866 000 EUR sub formă de granturi și 7 837 000 EUR sub formă de împrumuturi).
- (144) Comisia a calculat rata dobânzii care ar fi fost disponibilă pe piață pe baza informațiilor prezentate de Spania cu privire la împrumuturile comerciale contractate efectiv de ADIF în perioada relevantă. Cu toate acestea, Comisia consideră că rezultatul calculelor sale ar putea fi afectat de existența altor împrumuturi care nu i-au fost aduse la cunoștință. Astfel, în scopul calculării diferenței dintre ratele dobânzilor stabilite efectiv în împrumuturile acordate ADIF și rata dobânzii de pe piață și, prin urmare, a elementului de ajutor care urmează să fie recuperat, Spania are la dispoziție o perioadă de două luni de la data adoptării prezentei decizii în care să îi prezinte Comisiei dovezi privind orice alte împrumuturi comerciale contractate de ADIF în perioada relevantă.
- (145) Prin urmare, Spania trebuie să recupereze de la ADIF atât granturile acordate cu titlu de avans plătite efectiv și nerambursate încă de ADIF, cât și elementul de ajutor inclus în împrumuturile acordate în 2011, 2012 și 2013, care, fără a aduce atingere posibilității menționate în alineatul precedent, reprezintă diferența dintre rata dobânzii împrumutului și rata dobânzii de pe piață indicată în tabelul 6 de mai sus (a se vedea considerentul 75 de mai sus). Suma totală care urmează a fi recuperată va include o dobândă aplicabilă valorii recuperate de la momentul la care a fost plătit fiecare grant sau împrumut și până la momentul rambursării acestuia.

⁽⁵⁵⁾ A se vedea, printre altele, Hotărârea Curții de Justiție din 14 septembrie 1994, Spania/Comisia, C-278/92, C-279/92 și C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, punctul 75.

⁽⁵⁶⁾ A se vedea, printre altele, Hotărârea Curții de Justiție din 17 iunie 1999, Belgia/Comisia, cauza C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, punctele 64 și 65.

- (146) În timp ce dobânda aplicabilă granturilor recuperate trebuie calculată pe baza principalului grantului, dobânda aplicabilă împrumuturilor recuperate trebuie calculată pe baza elementului de ajutor inclus în împrumuturi.
- (147) Spania nu trebuie să facă noi plăți în legătură cu proiectul de față.
- (148) După cum s-a menționat în considerentul 88 de mai sus, autoritățile spaniole au declarat că circuitul feroviar al CEATF nu ar fi construit fără aprobarea Comisiei. Având în vedere acest lucru, Comisia consideră că nu ar exista nici un motiv pentru care ADIF să păstreze împrumuturile, care au fost acordate exclusiv pentru acest proiect specific. Din acest motiv, Comisia solicită încetarea imediată și rambursarea împrumuturilor acordate societății ADIF.

7. CONCLUZIE

- (149) Granturile cu titlu de avans și împrumuturile acordate societății ADIF de către Spania constituie ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat. Acest ajutor a fost acordat de Spania cu încălcarea obligațiilor de notificare și de respectare a clauzei de standstill prevăzute la articolul 108 alineatul (3) din tratat.
- (150) Comisia concluzionează că ajutorul este incompatibil cu piața internă.
- (151) Prin urmare, ajutorul trebuie recuperat de la beneficiarul ADIF, împreună cu dobânda aplicabilă,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Finanțarea publică acordată de Spania pentru Administrador de Infraestructura ferroviaria (ADIF) în baza acordului din 27 decembrie 2010 și a Hotărârii Consiliului de Miniștri din 28 iunie 2013 pentru construirea CEATF, sub formă de granturi și de împrumuturi acordate cu dobânzi sub nivelul ratelor dobânzilor de pe piață, în valoare de 358 552 309 EUR, constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

Articolul 2

Ajutorul menționat la articolul 1 este ilegal întrucât a fost acordat cu încălcarea obligațiilor de notificare și de respectare a clauzei de standstill prevăzute la articolul 108 alineatul (3) din tratat.

Articolul 3

Ajutorul menționat la articolul 1 este incompatibil cu piața internă.

Articolul 4

- (1) Spania recuperează imediat ajutorul menționat la articolul 1, în măsura în care ADIF a beneficiat deja de acesta.
- (2) Sumele care se recuperează sunt purtătoare de dobândă începând de la data la care au fost puse la dispoziția ADIF și până la momentul recuperării efective.
- (3) Dobânda se calculează ca dobândă compusă, în conformitate cu prevederile capitolului V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei ⁽⁵⁷⁾. Sumele care urmează a fi rambursate sunt purtătoare de dobândă începând de la data la care au fost puse la dispoziția beneficiarilor, adică de la data plății grantului și a tranșelor împrumuturilor, și până la momentul recuperării efective.
- (4) Spania anulează toate plățile încă neefectuate ale ajutorului menționat la articolul 1, începând cu data adoptării prezentei decizii.
- (5) Spania solicită încetarea și rambursarea împrumuturilor acordate ADIF.

⁽⁵⁷⁾ Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei din 21 aprilie 2004 de punere în aplicare a Regulamentului (UE) 2015/1589 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 140, 30.4.2004, p. 1).

Articolul 5

Spania se asigură că prezenta decizie este pusă în aplicare în termen de patru luni de la data notificării sale.

Articolul 6

(1) În termen de două luni de la data notificării prezentei decizii, Spania transmite Comisiei următoarele informații:

- (a) suma totală (principal și dobânzi aplicabile) care trebuie recuperată de la ADIF;
- (b) descrierea detaliată a măsurilor deja luate și a celor planificate în vederea conformării cu prezenta decizie;
- (c) documente din care să reiasă că ADIF a fost somată să ramburseze ajutorul.

(2) Spania informează Comisia în legătură cu evoluția măsurilor naționale de punere în aplicare a prezentei decizii până la recuperarea completă a ajutorului menționat la articolul 1. Spania prezintă imediat, la simpla solicitare a Comisiei, informații privind măsurile care au fost deja luate și care au fost planificate în vederea respectării prezentei decizii. De asemenea, Spania furnizează informații detaliate cu privire la valoarea ajutorului și a dobânzii aplicabile care au fost deja recuperate de la ADIF.

Articolul 7

Prezenta decizie se adresează Regatului Spaniei.

Adoptată la Bruxelles, 25 iulie 2016.

Pentru Comisie
Margrethe VESTAGER
Membru al Comisiei

ACTE ADOPTATE DE ORGANISME CREATE PRIN ACORDURI INTERNAȚIONALE

Numai textele originale CEE-ONU au efect juridic în temeiul dreptului public internațional. Situația și data intrării în vigoare ale prezentului regulament ar trebui verificate în cea mai recentă versiune a documentului de situație al CEE-ONU TRANS/WP.29/343, disponibil la următoarea adresă:

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

Regulamentul nr. 138 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor silențioase de transport rutier în ceea ce privește audibilitatea lor redusă [2017/71]

Data intrării în vigoare: 5 octombrie 2016

CUPRINS

1. Domeniul de aplicare
2. Definiții
3. Cererea de omologare
4. Marcaje
5. Omologare
6. Specificații
7. Modificarea și extinderea omologării unui tip de vehicul
8. Conformitatea producției
9. Sancțiuni în cazul neconformității producției
10. Încetarea definitivă a producției
11. Dispoziții tranzitorii
12. Denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare și ale autorităților de omologare de tip

ANEXE

- 1 Comunicare
Addendum la fișa de comunicare (document cu informații tehnice)
- 2 Dispuneri ale mărcii de omologare
- 3 Metode și instrumente pentru măsurarea sunetului emis de autovehicule
Apendice: Figuri și scheme

1. DOMENIUL DE APLICARE

Prezentul regulament se aplică vehiculelor din categoriile M și N care pot circula în regim normal, în marșarier sau cel puțin într-o treaptă de viteză înainte, fără funcționarea unui motor cu ardere internă ⁽¹⁾, în ceea ce privește audibilitatea acestora.

⁽¹⁾ În această etapă, vor fi dezvoltate doar măsurile acustice pentru a înlătura îngrijorarea privind semnalizarea sonoră redusă a vehiculelor electrificate. După finalizare, va fi atribuit gradul adecvat odată cu consolidarea regulamentului, pentru a dezvolta măsuri alternative, neacustice, luând în considerare sistemele de siguranță activă, cum sunt, printre altele, sistemele de detectare a pietonilor. Pentru a asigura protecția mediului, prezentul regulament precizează și limitele maxime.

2. DEFINIȚII

În sensul prezentului regulament:

- 2.1. „omologarea unui vehicul” înseamnă homologarea unui tip de vehicul în ceea ce privește sunetul;
- 2.2. „sisteme de avertizare acustică ale vehiculelor” (AVAS) înseamnă o componentă sau o serie de componente instalate pe vehicule, cu scopul principal de a îndeplini cerințele din prezentul regulament;
- 2.3. „tip de vehicul” înseamnă o categorie de autovehicule care nu prezintă diferențe esențiale între ele în aspecte precum:
 - 2.3.1. forma și materialele caroseriei vehiculului care influențează nivelul sonor emis;
 - 2.3.2. Principiul grupului motopropulsor (de la baterii la roți) indiferent de prevederile de la punctul 2.3.2, vehiculele care diferă în privința rapoartelor totale de transmisie, a tipului de baterie sau a montării unui sistem de mărire a autonomiei, pot fi considerate vehicule de același tip;
 - 2.3.3. dacă este cazul, numărul și tipul (tipurile) dispozitivelor de emisie a sunetelor (hardware) ale sistemelor AVAS montate pe vehicul;
 - 2.3.4. dacă este cazul, poziția sistemului AVAS pe vehicul;
- 2.4. „schimbarea de frecvență” înseamnă variația conținutului de frecvență al sunetului sistemului AVAS ca funcție a vitezei vehiculului;
- 2.5. „vehicul electrificat” înseamnă un vehicul cu un sistem de propulsie care conține cel puțin un motor electric sau un motor-generator electric;
 - 2.5.1. „vehicul pur electric” (PEV) înseamnă un autovehicul al cărui singur mijloc de propulsie este un motor electric;
 - 2.5.2. „vehicul electric hibrid” (HEV) înseamnă un vehicul cu un sistem de propulsie care conține cel puțin un motor electric sau un motor-generator electric și cel puțin un motor cu ardere internă drept convertori de energie de propulsie.
 - 2.5.3. „vehicul cu pilă de combustie” (FCV) înseamnă un vehicul cu o pilă de combustie și o mașină electrică drept convertori ai energiei de propulsie.
 - 2.5.4. „vehicul hibrid cu pilă de combustie” (FCHV) înseamnă un vehicul cu cel puțin un sistem de stocare a combustibilului și cu cel puțin un sistem reîncărcabil de stocare a energiei electrice (SRSEE) ca sistem de stocare a energiei electrice de propulsie;
- 2.6. „masa în stare de funcționare” înseamnă masa vehiculului, cu rezervorul (rezervoarele) de carburant umplute la cel puțin 90 % din capacitate, incluzând masa conducătorului (75 kg), masa combustibilului și a lichidelor, echipat cu echipamentul standard, în conformitate cu specificațiile producătorului și, atunci când sunt montate, masa caroseriei, a cabinei conducătorului, a sistemului de cuplare și a roții (roților) de rezervă, precum și uneltele;
- 2.7. „funcția de pauză” înseamnă un mecanism pentru oprirea temporară a funcționării unui sistem AVAS;
- 2.8. „planul frontal al vehiculului” înseamnă un plan vertical tangent la marginea anterioară a vehiculului;
- 2.9. „planul din spate al vehiculului” înseamnă un plan vertical tangent la marginea posterioară a vehiculului.
- 2.10. Simboluri și termeni abreviați și punctul la care sunt utilizați pentru prima dată.

Tabelul 1

Simboluri și abrevieri

Simbol	Unitate	Punct	Explicație
ICE	—	6.2	Motor cu ardere internă (Internal Combustion Engine)
AA'	—	Anexa 3 punctul 3	Linie perpendiculară pe direcția de deplasare a vehiculului, care indică începutul zonei de înregistrare a nivelului de presiune sonoră în timpul încercării
BB'	—	Anexa 3 punctul 3	Linie perpendiculară pe direcția de deplasare a vehiculului, care indică sfârșitul zonei de înregistrare a nivelului de presiune sonoră în timpul încercării
PP'	—	Anexa 3 punctul 3	Linie perpendiculară pe direcția de deplasare a vehiculului, care indică amplasarea microfoanelor
CC'	—	Anexa 3 punctul 3	Linia mediană a traiectoriei vehiculului
v_{test}	km/h	Anexa 3 punctul 3	Viteza de încercare a vehiculului vizat
j	—	Anexa 3 punctul 3	Indicele pentru o cursă de încercare individuală în condiții de încercare în staționare sau la viteză constantă
L_{reverse}	dB(A)	Anexa 3 punctul 3	Nivelul de presiune acustică ponderat A al vehiculului pentru încercarea în marșarier
$L_{\text{crs},10}$	dB(A)	Anexa 3 punctul 3	Nivelul de presiune acustică ponderat A al vehiculului pentru încercarea la o viteză constantă de 10 km/h.
$L_{\text{crs},20}$	dB(A)	Anexa 3 punctul 3	Nivelul de presiune acustică ponderat A al vehiculului pentru încercarea la o viteză constantă de 20 km/h.
L_{corr}	dB(A)	Anexa 3 punctul 2.3.2	Corecția pentru zgomotul de fond
$L_{\text{test},j}$	dB(A)	Anexa 3 punctul 2.3.2	Nivelul de presiune acustică ponderat A măsurat în cursa de încercare j
$L_{\text{testcorr},j}$	dB(A)	Anexa 3 punctul 2.3.2	Nivelul de presiune acustică ponderat A măsurat în cursa de încercare j cu corecția pentru zgomotul de fond
L_{bgn}	dB(A)	Anexa 3 punctul 2.3.1	Nivelul de presiune acustică ponderat A al zgomotului de fond.
$\Delta L_{\text{bgn}, p-p}$	dB(A)	Anexa 3 punctul 2.3.2	Intervalul dintre valoarea maximă și valoarea minimă a nivelului de presiune acustică ponderat A al zgomotului de fond reprezentativ într-o perioadă definită de timp.
ΔL	dB(A)	Anexa 3 punctul 2.3.2	Nivelului de presiune acustică ponderat A măsurat în cursa de încercare j minus nivelul ponderat A al zgomotului de fond ($\Delta L = L_{\text{test},j} - L_{\text{bgn}}$)
v_{ref}	km/h	Anexa 3 punctul 4	Viteza de referință a vehiculului, utilizată pentru calcularea procentului schimbării de frecvență.

Simbol	Unitate	Punct	Explicație
$f_{j, \text{speed}}$	Hz	Anexa 3 punctul 4	Componenta individuală a frecvenței la o anumită viteză a vehiculului pe segment de eșantion, de exemplu $f_{1, 5}$
f_{ref}	Hz	Anexa 3 punctul 4	Componenta individuală a frecvenței la viteza de referință a vehiculului
f_{speed}	Hz	Anexa 3 punctul 4	Componenta individuală a frecvenței la o anumită viteză a vehiculului, de exemplu f_5
l_{veh}	m	Anexa 3, apendice	Lungimea vehiculului

3. CEREREA DE OMOLOGARE

- 3.1. Cererea de omologare a unui tip de vehicul în ceea ce privește audibilitatea redusă este depusă de producătorul acestuia sau de un reprezentant acreditat.
- 3.2. Cererea de omologare este însoțită de documentele menționate mai jos și de următoarele descrieri amănunțite:
 - 3.2.1. o descriere a tipului de vehicul în ceea ce privește caracteristicile menționate la punctul 2.3 de mai sus;
 - 3.2.2. o descriere a motorului (motoarelor), astfel cum se menționează în anexa 1, la addendum;
 - 3.2.3. dacă este cazul, o listă a componentelor care constituie sistemul AVAS;
 - 3.2.4. dacă este cazul, o schiță a sistemului asamblat AVAS și indicarea poziției acestuia pe vehicul;
- 3.3. În cazul punctului 2.3, vehiculul unic reprezentativ pentru tipul vizat este selectat de serviciul tehnic care efectuează încercările de omologare, de acord cu producătorul vehiculului.
- 3.4. Autoritatea de omologare de tip verifică dacă există condiții satisfăcătoare pentru asigurarea controlului efectiv al conformității producției înainte de acordarea omologării de tip.

4. MARCAJE

- 4.1. Componentele sistemului AVAS (dacă este cazul) conțin următoarele indicații:
 - 4.1.1. denumirea comercială sau marca producătorului (producătorilor) componentelor sistemului AVAS;
 - 4.1.2. numărul (numerele) de identificare desemnat(e).
- 4.2. Aceste marcaje trebuie să fie clar lizibile și de neșters.

5. OMOLOGARE

- 5.1. Omologarea de tip se acordă doar dacă tipul de vehicul îndeplinește cerințele de la punctele 6 și 7 de mai jos.
- 5.2. Fiecărui tip omologat îi este atribuit un număr de omologare. Primele două cifre (în prezent 00 corespunzătoare seriei 00 de modificări) indică seria de modificări care încorporează cele mai recente modificări tehnice semnificative aduse regulamentului la momentul emiterii omologării. Aceeași parte contractantă nu atribuie același număr altui tip de vehicul.
- 5.3. Omologarea, extinderea, refuzul sau retragerea omologării sau încetarea definitivă a producției unui tip de vehicul în temeiul prezentului regulament va fi comunicată părților la acord care aplică prezentul regulament prin intermediul unei fișe conforme cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.

- 5.4. Pe fiecare vehicul conform cu un anumit tip de vehicul omologat în temeiul prezentului regulament, se aplică în mod vizibil și într-un loc ușor accesibil, menționat în formularul de omologare, o marcă de omologare internațională constând în:
- 5.4.1. un cerc în interiorul căruia se află litera „E” urmată de numărul distinctiv al țării care a acordat omologarea;
- 5.4.2. numărul prezentului regulament, urmat de litera „R”, linie de separare și numărul de omologare în partea dreaptă a cercului specificat la punctul 5.4.1.
- 5.5. În cazul în care vehiculul se conformează tipului vehiculului omologat în temeiul unuia sau al mai multor regulamente anexate la prezentul acord, în țara care a acordat omologarea în conformitate cu prezentul regulament, simbolul specificat la punctul 5.4.1 nu trebuie repetat; în acest caz, regulamentul și numerele de omologare și simbolurile suplimentare ale tuturor regulamentelor în temeiul cărora a fost acordată omologarea în țara care a acordat omologarea, în conformitate cu prezentul regulament, sunt amplasate în coloane verticale în partea dreaptă a simbolului prevăzut la punctul 5.4.1.
- 5.6. Marca de omologare trebuie să fie perfect lizibilă și de neșters.
- 5.7. Marca de omologare este amplasată pe plăcuța cu date a vehiculului fixată de producător sau în apropierea acesteia.
- 5.8. Anexa 2 la prezentul regulament oferă exemple de dispuneri ale mărcii de omologare.
6. SPECIFICAȚII
- 6.1. Specificații generale
- În sensul prezentului regulament, vehiculul trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:
- 6.2. Caracteristici acustice
- Sunetul emis de tipul de vehicul prezentat pentru omologare va fi măsurat prin metodele descrise în anexa 3 la prezentul regulament.
- Intervalul de viteză pentru funcționare este intervalul cuprins între o viteză mai mare de 0 km/h până la inclusiv 20 km/h.
- Dacă vehiculul care nu este echipat cu un sistem AVAS îndeplinește nivelurile generale, astfel cum sunt indicate în tabelul 2 de mai jos, cu o toleranță de +3 dB(A), specificațiile pentru benzile de o treime de octavă și pentru schimbarea de frecvență nu se aplică.
- 6.2.1. Încercări la viteză constantă
- 6.2.1.1. Vitezele de încercare pentru omologare sunt 10 km/h și 20 km/h.
- 6.2.1.2. Atunci când este încercat în condițiile de la anexa 3 punctul 3.3.2, vehiculul va emite un sunet
- (a) care are un nivel minim general al presiunii acustice pentru viteza de încercare aplicabilă în conformitate cu tabelul 2 de la punctul 6.2.8;
- (b) care are cel puțin două dintre benzile de o treime de octavă în conformitate cu tabelul 2 de la punctul 6.2.8; cel puțin una dintre aceste benzi se va situa sub sau în banda de o treime de octavă de 1 600 Hz;
- (c) cu niveluri minime ale presiunii acustice în benzile alese pentru viteza de încercare aplicabilă în conformitate cu tabelul 2 de la punctul 6.2.8, coloana 3 sau coloana 4.
- 6.2.1.3. Dacă după ce un vehicul este încercat în conformitate cu anexa 3 punctul 3.3.2 de zece ori consecutiv în cadrul unei serii de măsurători fără înregistrarea unei măsurători valide, deoarece motorul cu ardere internă al vehiculului (ICE) rămâne activ sau repornește și interferează cu măsurătorile, vehiculul este scutit de la această încercare specifică.

6.2.2. Încercarea în marșarier

6.2.2.1. Atunci când este încercat în condițiile de la anexa 3 punctul 3.3.3, vehiculul trebuie să emită un sunet care să aibă un nivel minim general de presiune acustică în conformitate cu tabelul 2 de la punctul 6.2.8, coloana 5.

6.2.2.2. Dacă după ce un vehicul este încercat în conformitate cu anexa 3 punctul 3.3.3 de zece ori consecutiv în cadrul unei serii de măsurători fără înregistrarea unei măsurători valide, deoarece motorul cu ardere internă al vehiculului (ICE) rămâne activ sau repornește și interferează cu măsurătorile, vehiculul este scutit de la această încercare specifică.

6.2.3. Schimbarea de frecvență pentru a indica accelerarea sau decelerarea

6.2.3.1. Scopul schimbării de frecvență este de a-i informa acustic pe utilizatorii drumurilor în legătură cu schimbarea vitezei vehiculului.

6.2.3.2. Atunci când se efectuează încercarea în condițiile din anexa 3 punctul 4, cel puțin o tonalitate din cadrul intervalului de frecvență emisă de vehicul, astfel cum este precizat la punctul 6.2.8, va varia proporțional cu viteza în cadrul fiecărui raport individual de transmisie cu o medie de cel puțin 0,8 % la 1 km/h în intervalul de viteză de la 5 km/h la 20 km/h, inclusiv atunci când deplasarea se face în direcția înainte. În cazul în care sunt schimbate mai multe frecvențe, numai o schimbare de frecvență trebuie să îndeplinească cerințele.

6.2.4. Sunetul în staționare

Vehiculul poate emite un sunet atunci când se află în staționare.

6.2.5. Sunetele care pot fi selectate de către conducător

Producătorul vehiculului poate defini sunete alternative care pot fi selectate de către conducător; fiecare dintre aceste sunete trebuie să fie în conformitate cu dispozițiile de la punctele 6.2.1-6.2.3 și trebuie omologat în conformitate cu aceste dispoziții.

6.2.6. Funcția de pauză

Producătorul poate instala o funcție pentru dezactivarea temporară a sistemului AVAS. Orice altă funcție de dezactivare care nu respectă specificația de mai jos este interzisă.

6.2.6.1. Funcția va fi amplasată astfel încât să poată fi operată de către conducător în poziția normală de ședere.

6.2.6.2. Atunci când funcția de pauză este activată, suspendarea sistemului AVAS trebuie să fie indicată conducătorului în mod clar.

6.2.6.3. Sistemul AVAS va fi reactivat atunci când vehiculul este pornit după fiecare oprire a acestuia.

6.2.6.4. Informații din manualul de operare

Dacă este instalată funcția de pauză, producătorul va furniza operatorului vehiculului informații (de exemplu, în manualul de operare) privind efectul acesteia:

„Funcția de pauză a sistemului de avertizare acustică pentru vehicule (AVAS) nu va fi folosită decât în cazul unei inutilități evidente de a emite sunete de avertizare în zona înconjurătoare și atunci când este sigur că nu se află pețoni în apropiere.”

6.2.7. Specificații privind nivelul acustic maxim pentru sistemul AVAS

La încercarea unui vehicul echipat cu un sistem AVAS în condițiile din anexa 3 punctul 3.3.2, nivelul acustic general al sunetului emis la direcția de deplasare înainte nu trebuie să depășească 75 dB(A) ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Nivelul maxim general de presiune acustică de 75 dB(A) măsurat la o distanță de 2 m corespunde nivelului maxim general de presiune acustică de 66 dB(A) măsurat la o distanță de 7,5 m. Valoarea limită de 66 dB(A) la o distanță de 7,5 m este cea mai scăzută valoare maximă permisă în regulamentele stabilite în temeiul Acordului din 1958.

6.2.8. Niveluri acustice minime

Nivelul acustic măsurat în conformitate cu dispozițiile din anexa 3 la prezentul regulament, rotunjit matematic la cea mai apropiată valoare întreagă, trebuie să aibă cel puțin următoarele valori:

Tabelul 2

Cerințele nivelului acustic minim în dB(A)

Frecvența în Hz		Încercarea la viteză constantă, conform punctului 3.3.2 (10 km/h)	Încercarea la viteză constantă conform punctului 3.3.2 (20 km/h)	Încercarea în marșarier conform punctului 3.3.3
Coloana 1	Coloana 2	Coloana 3	Coloana 4	Coloana 5
Total		50	56	47
Benzi de o treime de octavă	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. MODIFICAREA ȘI EXTINDEREA OMOLOGĂRII UNUI TIP DE VEHICUL

7.1. Orice modificare a tipului omologat trebuie adusă la cunoștința autorității de omologare de tip care a acordat omologarea de tip. Autoritatea de omologare de tip poate:

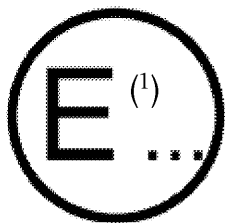
7.1.1. să considere că este puțin probabil ca modificările făcute să aibă un efect nefavorabil considerabil și că, în orice caz, vehiculul încă respectă cerințele sau

- 7.1.2. să solicite un nou raport serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor.
- 7.2. Confirmarea sau refuzul omologării, cu precizarea modificărilor efectuate, va fi comunicată, prin aplicarea procedurii specificate la punctul 5.3, părților la acordul care aplică prezentul regulament.
- 7.3. Autoritatea de omologare de tip care acordă extinderea omologării atribuie un număr de serie pentru respectiva extindere și informează ulterior celelalte părți la Acordul din 1958 care aplică prezentul regulament prin intermediul unei fișe de comunicare conforme cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.
8. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- Procedurile privind conformitatea producției trebuie să fie conforme cu cele stabilite în Acord, appendicele 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), cu următoarele cerințe:
- 8.1. Vehiculele omologate în conformitate cu prezentul regulament trebuie fabricate astfel încât să fie conforme cu tipul omologat și să respecte cerințele prevăzute la punctul 6.2 de mai sus.
- 8.2. Autoritatea care a acordat omologarea de tip poate verifica în orice moment metodele de control al conformității aplicate în fiecare unitate de producție. Frecvența normală a acestor controale este o dată la doi ani.
9. SANCTIUNI ÎN CAZUL NECONFORMITĂȚII PRODUCȚIEI
- 9.1. Omologarea acordată în ceea ce privește un tip de vehicul în temeiul prezentului regulament poate fi retrasă în cazul în care cerințele enunțate mai sus nu sunt respectate.
- 9.2. În cazul în care o parte la acord care aplică prezentul regulament retrage o omologare acordată anterior, aceasta notifică imediat celelalte părți contractante care aplică prezentul regulament prin intermediul unei fișe de comunicare care respectă modelul prezentat în anexa 1 la prezentul regulament.
10. ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI
- În cazul în care titularul unei omologări încetează complet fabricarea unui tip de vehicul omologat în conformitate cu prezentul regulament, acesta va informa autoritatea care a acordat omologarea în legătură cu acest lucru. La primirea comunicării relevante, autoritatea respectivă va informa părțile la Acordul din 1958 care aplică prezentul regulament prin intermediul unei fișe de comunicare care respectă modelul prezentat în anexa 1 la prezentul regulament.
11. DISPOZIȚII TRANZITORII
- Până la 30 iunie 2019, standardul ISO 10844:1994 poate fi aplicat ca alternativă la standardul ISO 10844:2014 pentru a controla conformitatea pistei de încercare descrise la punctul 2.1.2 din anexa 3 a prezentului regulament.
12. DENUMIRILE ȘI ADRESELE SERVICIILOR TEHNICE RESPONSABILE CU EFECTUAREA ÎNCERCĂRILOR DE OMOLOGARE ȘI ALE AUTORITĂȚILOR DE OMOLOGARE DE TIP
- Părțile contractante la Acordul din 1958 care aplică prezentul regulament trebuie să comunice Secretariatului Națiunilor Unite denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile pentru efectuarea încercărilor de omologare și ale autorităților de omologare de tip care acordă omologarea și către care se trimit formularele care atestă omologarea, extinderea, refuzul sau retragerea omologării eliberate în alte țări.
-

ANEXA 1

COMUNICARE

[format maxim: A4 (210 × 297 mm)]



emisă de: Denumirea administrației

.....

.....

.....

privind ⁽²⁾: Omologarea acordată
 Omologarea extinsă
 Omologarea refuzată
 Omologarea retrasă
 Încetarea definitivă a producției

unui tip de vehicul cu privire la emisia sa sonoră conform Regulamentului nr. 138

Omologarea nr. Extinderea nr.

SECȚIUNEA I

- 0.1. Marca (denumirea comercială a producătorului):
- 0.2. Tipul de vehicul:
- 0.3. Mijlocul de identificare a tipului, în cazul în care este marcat pe vehicul ⁽³⁾:
- 0.3.1. Amplasarea marcatului:
- 0.4. Categoria vehiculului ⁽⁴⁾:
- 0.5. Principiul de propulsie (PEV/HEV/FCV/FCHV):
- 0.6. Numele companiei și adresa producătorului:
- 0.7. Numele și adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare:
- 0.8. Numele și adresa reprezentantului producătorului (dacă există):

SECȚIUNEA II

1. Informații suplimentare (dacă este cazul): A se vedea addendumul
2. Serviciul tehnic responsabil pentru efectuarea încercărilor:
3. Data raportului de încercare:
4. Numărul raportului de încercare:
5. Observații (dacă este cazul): A se vedea addendumul
6. Locul:
7. Data:
8. Semnătura:
9. Motivele extinderii
 Anexe:
 Dosar de omologare
 Raport (rapoarte) de încercare

Addendum la fișa de comunicare nr. ...

Informații tehnice

0. Generalități

0.1. Marca (denumirea comercială a producătorului):

0.2. Mijlocul de identificare a tipului, în cazul în care este marcat pe vehicul ⁽⁵⁾:

0.2.1. Amplasarea marcajului:

0.3. Categoria vehiculului ⁽⁶⁾:

0.4. Numele companiei și adresa producătorului:

0.5. Numele și adresa reprezentantului producătorului (dacă există):

0.6. Numele și adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare:

1. Informații suplimentare

1.1. Motor

1.1.1. Principiul de propulsie (PEV/HEV/FCV/FCHV):

1.1.2. Producătorul motorului (motoarelor):

1.1.3. Codul (codurile) de motor al(e) producătorului:

1.2. Descrierea sistemului AVAS (dacă este cazul):

1.2.1. Întrerupător pentru funcția de pauză (da/nu)

1.2.2. Sunet în staționare (da/nu)

1.2.3. Numărul sunetelor care pot fi selectate de către conducător (1/2/3/...)

2. Rezultatele încercării

2.1. Nivelul de sunet al vehiculului în mișcare: dB(A) la 10 km/h

2.2. Nivelul de sunet al vehiculului în mișcare: dB(A) la 20 km/h

2.3. Nivelul de sunet al vehiculului în mișcare: dB(A) în marșarier

2.4. Schimbarea frecvenței: % /km/h

3. Observații

Document cu informații tehnice ⁽⁷⁾

0. Generalități

0.1. Marca (denumirea comercială a producătorului):

0.2. Tip

0.3. Mijlocul de identificare a tipului, în cazul în care este marcat pe vehicul ⁽⁸⁾:

0.3.1. Amplasarea marcajului:

0.4. Categoria vehiculului ⁽⁹⁾:

0.5. Numele companiei și adresa producătorului:

0.6. Numele și adresa reprezentantului producătorului (dacă există):

0.8. Numele și adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare:

1. Caracteristici constructive generale ale vehiculului

1.1. Fotografii și/sau desene ale unui vehicul reprezentativ:

1.3. Numărul de axe și roți ⁽¹⁰⁾:

1.3.3. Axe motoare (număr, poziție, interconectare):

1.6. Poziția și așezarea motorului (motoarelor):

2. Mase și dimensiuni ⁽¹¹⁾ (în kg și mm) (dacă este cazul, cu trimiteri la desene):

2.4. Gama dimensiunilor autovehiculului (maximale):

- 2.4.1 Pentru șasiu fără caroserie:
- 2.4.1.1. Lungime:
- 2.4.1.2. Lățime:
- 2.4.2. Pentru șasiu cu caroserie
- 2.4.2.1. Lungime:
- 2.4.2.2. Lățime:
- 2.6. Masa în stare de funcționare
minimum și maximum:
- 3. Motor ⁽¹²⁾
- 3.1. Producătorul motorului (motoarelor):
- 3.1.1. Codul (codurile) de motor al(e) producătorului: [așa cum este marcat pe motor (motoare) sau alte mijloace de identificare]):
- 3.3. Motor electric
- 3.3.1. Tipul motorului electric (bobinaj, excitație):
- 3.4. Combinații de motoare:
- 3.4.4. Motor electric (se descrie separat fiecare tip de motor electric)
- 3.4.4.1. Marca:
- 3.4.4.2. Tipul:
- 3.4.4.3. Puterea maximă: kW
- 6. Suspensia
- 6.6. Dimensiunea pneului
- 6.6.2. Limitele superioară și inferioară ale razelor de rulare
- 6.6.2.1. Axul 1:
- 6.6.2.2. Axul 2:
- 6.6.2.3. Axul 3:
- 6.6.2.4. Axul 4:
- etc.
- 9. Caroserie
- 9.1. Tipul de caroserie:
- 9.2. Materiale utilizate și metode de construcție:
- 12. Diverse
- 12.5. Detalii ale materialelor și ale componentelor care influențează emisia de sunet a vehiculului (dacă nu au fost menționate la alte puncte):
- 17. Sistemul AVAS (dacă este cazul)
- 17.1. Tipul sistemului AVAS (difuzor ...):
- 17.1.1. Marca:
- 17.1.2. Tipul:
- 17.1.3. Caracteristici geometrice (lungime și diametru interne)
- 17.2. Următoarele documente sunt anexate acestei comunicări:
- 17.2.1. ... desene ale pieselor auxiliare ale dispozitivului (dispozitivelor) de emisie a sunetului,

17.2.2. ... desene și diagrame care indică pozițiile pieselor auxiliare și caracteristici ale părților structurii pe care sunt montate dispozitivele.

17.2.3. ... vederi de ansamblu ale părții din față ale vehiculului și ale compartimentului în care este situat dispozitivul și descrierea materialelor componente.

Semnătura:

Funcția în cadrul societății:

Data:

⁽¹⁾ Numărul distinctiv al țării care a acordat/extins/refuzat/retras omologarea (a se vedea dispozițiile de omologare din prezentul regulament).

⁽²⁾ A se șterge mențiunea care nu se aplică.

⁽³⁾ Dacă mijloacele de identificare conțin caractere care nu sunt relevante pentru a descrie tipurile de vehicule care fac obiectul certificatului de omologare de tip, aceste caractere vor fi reprezentate în documentație prin simbolul: „?” (de exemplu ABC??123??).

⁽⁴⁾ Astfel cum este definit în R.E. 3.

⁽⁵⁾ Dacă mijloacele de identificare conțin caractere care nu sunt relevante pentru a descrie tipurile de vehicule care fac obiectul certificatului de omologare de tip, aceste caractere vor fi reprezentate în documentație prin simbolul: „?” (de exemplu ABC??123??).

⁽⁶⁾ Astfel cum este definit în R.E. 3.

⁽⁷⁾ Producătorii pot crea în mod automat acest document cu informații tehnice prin selectarea punctelor relevante din matricea convenită de comun acord. Aceste puncte vor apărea în documentul cu informații tehnice la aceleași numere ca în matrice. Astfel, numerotarea punctelor în documentul cu informații tehnice nu va fi neapărat continuă.

⁽⁸⁾ Dacă mijloacele de identificare a tipului conțin informații care nu sunt relevante pentru descrierea tipului (tipurilor) de vehicul, componentă sau unitate tehnică incluse în certificatul de omologare de tip, acestea trebuie specificate în documentație prin simbolul: „?” (de exemplu ABC??123??).

⁽⁹⁾ Astfel cum este definit în R.E. 3.

⁽¹⁰⁾ Doar în scopul definirii „vehiculelor de teren”.

⁽¹¹⁾ (a) Standardul ISO 612: 1978 — Vehicule rutiere — Dimensiunile autovehiculelor și ale vehiculelor tractate - termeni și definiții.

(b) În cazul unui model cu o cabină normală și în cazul altuia cu o cabină cu cușetă, trebuie declarate ambele mase și ambele dimensiuni.

(c) Echipamentele opționale care afectează dimensiunile vehiculului trebuie specificate.

⁽¹²⁾ În cazul unui vehicul care poate funcționa fie cu benzină, fie cu motorină etc, precum și în combinație cu alt combustibil, aceste rubrici se completează de câte ori este necesar. În cazul motoarelor și sistemelor neconvenționale, producătorul trebuie să furnizeze informații echivalente celor menționate aici.

ANEXA 2

DISPUNERI ALE MĂRCII DE OMOLOGARE

MODELUL A

(A se vedea punctul 5.4 din prezentul regulament)

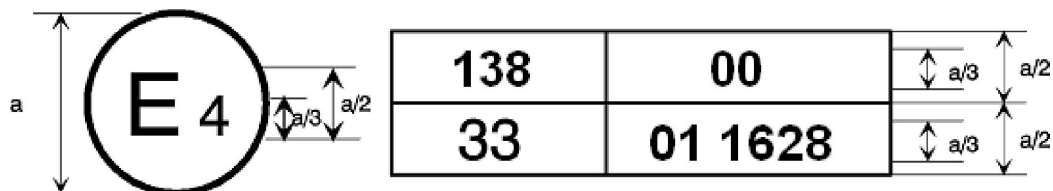
 $a = 8 \text{ mm min.}$

Marca de omologare de mai sus aplicată pe un vehicul indică faptul că tipul de vehicul în cauză a fost omologat, în ceea ce privește audibilitatea sa, în Țările de Jos (E4), în conformitate cu Regulamentul nr. 138, cu numărul de omologare 002439.

Primele două cifre ale numărului de omologare indică faptul că Regulamentul nr. 138 includea deja seria 00 de modificări atunci când a fost acordată omologarea.

MODELUL B

(A se vedea punctul 5.5 din prezentul regulament)

 $a = 8 \text{ mm min.}$

Marca de omologare de mai sus aplicată pe un vehicul indică faptul că tipul de vehicul în cauză a fost omologat în Țările de Jos (E4), în conformitate cu Regulamentele nr. 138 și 33 ⁽¹⁾. Numărul de omologare indică faptul că, la data la care au fost acordate aceste omologări, Regulamentul nr. 138 a inclus seria 00 de modificări, iar Regulamentul nr. 33 a inclus seria 01 de modificări.

⁽¹⁾ Ultimul număr este dat doar ca exemplu.

ANEXA 3

METODE ȘI INSTRUMENTE PENTRU MĂSURAREA SUNETULUI EMIS DE AUTOVEHICULE

1. INSTRUMENTE

1.1. Instrumente pentru măsurarea acustică

1.1.1. Generalități

Aparatura utilizată pentru măsurarea nivelului presiunii acustice trebuie să fie un sonometru sau un sistem de măsurare echivalent care îndeplinește cerințele clasei 1 de instrumente (incluzând parbrizul recomandat de producător, dacă este cazul). Aceste cerințe sunt descrise în standardul IEC 61672-1:2013.

Întregul sistem de măsurare va fi verificat prin intermediul unui calibrator acustic care respectă cerințele cu privire la calibratoarele acustice din clasa 1 în conformitate cu standardul IEC 60942:2003.

Măsurătorile vor fi efectuate utilizând ponderarea de timp „F” a instrumentului de măsurare acustică și ponderarea de frecvență „A”, descrisă, de asemenea, în standardul IEC 61672-1:2013. În cazul în care se utilizează un sistem care include monitorizarea periodică a nivelului de presiune sonoră ponderat A, citirile trebuie efectuate la intervale de timp de maximum 30 ms.

Atunci când măsurătorile sunt efectuate pentru treimi de octavă, instrumentele trebuie să îndeplinească toate cerințele standardului IEC 61260-1-2014, clasa 1. Atunci când măsurătorile sunt efectuate pentru schimbarea de frecvență, sistemul digital de înregistrare a sunetului trebuie să aibă cel puțin o cuantizare de 16 biți. Frecvența de prelevare și intervalul dinamic trebuie să fie adecvate semnalului vizat.

Instrumentele trebuie întreținute și calibrate conform instrucțiunilor producătorului.

1.1.2. Calibrare

La începutul și la sfârșitul fiecărei serii de măsurători, se verifică întregul sistem de măsurare acustică prin intermediul unui calibrator acustic, astfel cum este descris la punctul 1.1.1. Fără vreo altă ajustare, diferența dintre citiri trebuie să fie mai mică sau egală cu 0,5 dB(A). Dacă este depășită această valoare, rezultatele măsurătorilor obținute după verificarea anterioară satisfăcătoare trebuie să fie eliminate.

1.1.3. Verificarea conformității cu cerințele

Conformitatea calibratorului acustic cu cerințele standardului IEC 60942:2003 trebuie verificată o dată pe an. Conformitatea sistemului de instrumente cu cerințele standardului IEC 61672-3:2013 trebuie verificată cel puțin o dată la doi ani. Toate încercările de conformitate se efectuează de un laborator autorizat să efectueze calibrări, cu respectarea etapelor indicate în standardele specifice.

1.2. Instrumente pentru măsurarea vitezei

Viteza la drum a vehiculului se măsoară cu instrumente care respectă limitele de precizie din specificații, de cel puțin $\pm 0,5$ km/h, atunci când se utilizează dispozitive de măsurare continuă.

Dacă în cadrul încercării se utilizează măsurători de viteză punctuale, instrumentul de măsură utilizat trebuie să corespundă limitelor de precizie de cel puțin $\pm 0,2$ km/h.

1.3. Instrumente de măsură meteorologice

Instrumentele de măsură meteorologice utilizate pentru monitorizarea condițiilor ambiante în timpul încercării trebuie să respecte specificațiile de:

- (a) ± 1 °C sau mai puțin pentru un dispozitiv de măsurare a temperaturii;
- (b) $\pm 1,0$ m/s pentru un dispozitiv de măsurare a vitezei vântului;
- (c) ± 5 hPa pentru un dispozitiv de măsurare a presiunii barometrice;
- (d) ± 5 % pentru un dispozitiv de măsurare a umidității relative.

2. MEDIUL ACUSTIC, CONDIȚIILE METEOROLOGICE ȘI ZGOMOTUL DE FOND

2.1. Poligonul de încercare

2.1.1. Generalități

Specificațiile pentru poligonul de încercare oferă mediul acustic necesar pentru a efectua încercările vehiculelor documentate în prezentul regulament. Mediile de încercare exterioare și interioare care respectă specificațiile prezentului regulament oferă medii acustice echivalente și produc rezultate care sunt valabile în mod egal.

2.1.2. Încercarea în aer liber

Poligonul de încercare trebuie să fie practic fără denivelări. Construcția și suprafața poligonului de încercare trebuie să respecte cerințele standardului ISO 10844:2014.

Pe o rază de 50 m față de centrul pistei, spațiul trebuie să fie lipsit de obiecte mari, susceptibile să reflecte sunetul, precum garduri, stânci, poduri sau clădiri. Poligonul de încercare și suprafața poligonului trebuie să fie uscate și lipsite de materiale absorbante precum zăpada afânată sau molozul necompactat.

În apropierea microfonului nu trebuie să existe niciun obstacol susceptibil să influențeze câmpul acustic și nicio persoană nu trebuie să fie plasată între microfon și sursa de zgomot. Observatorul aparatului de măsură trebuie să fie plasat astfel încât să nu influențeze valorile indicate de aparat. Microfoanele trebuie amplasate astfel cum este specificat în figura 1.

2.1.3. Încercarea de interior semianecoidă sau anecoidă

Prezentul punct precizează condițiile aplicabile la testarea unui vehicul, fie funcționând în condiții de drum, cu toate sistemele în funcțiune, fie funcționând într-un mod în care doar sistemul AVAS este funcțional.

Dispozitivul de încercare trebuie să respecte cerințele standardului ISO 26101:2012, cu următoarele criterii de calificare și cerințe de măsurare adecvate acestei metode de încercare.

Spațiul considerat semianecoid trebuie definit astfel cum este prezentat în figura 3.

Pentru calificarea spațiului semiacustic, trebuie efectuată următoarea evaluare:

- (a) Sursa de sunet se amplasează la sol la mijlocul spațiului considerat a fi anecoid;
- (b) Sursa de sunet trebuie să ofere o bandă largă pentru măsurare;
- (c) Evaluarea trebuie efectuată în benzi de o treime de octavă;
- (d) Amplasările microfonului pentru evaluare trebuie să fie liniare din poziția sursei către fiecare poziție a microfoanelor utilizate pentru măsurători în prezentul regulament, astfel cum este prezentat în figura 3. Aceasta este denumită, în mod curent, transversala microfonului;
- (e) Pentru evaluarea liniei transversale a microfonului, trebuie utilizate minimum 10 puncte;
- (f) Benzile de o treime de octavă utilizate pentru a stabili calificarea semianecoidă trebuie definite astfel încât să acopere gama spectrală vizată.

Dispozitivul de încercare trebuie să aibă o frecvență de deconectare, astfel cum este definit în standardul ISO 26101:2012, mai scăzută decât cea mai redusă frecvență de interes. Cea mai redusă frecvență de interes este frecvența sub care nu există niciun conținut de semnal relevant pentru măsurarea emisiei de sunet pentru vehiculul care face obiectul încercării.

În apropierea microfonului, nu trebuie să existe niciun obstacol susceptibil să influențeze câmpul acustic și nicio persoană nu trebuie să fie plasată între microfon și sursa de zgomot. Observatorul aparatului de măsură trebuie să fie plasat astfel încât să nu influențeze valorile indicate de aparat. Microfoanele trebuie amplasate astfel cum este specificat în figura 2.

2.2. Condițiile meteorologice

Condițiile meteorologice sunt specificate pentru a oferi un interval al temperaturilor normale de funcționare și pentru a împiedica indicarea unor valori anormale din cauza condițiilor extreme de mediu.

În timpul intervalului de măsurare, va fi înregistrată o valoare reprezentativă a temperaturii, a umidității relative și a presiunii barometrice.

Instrumentele meteorologice furnizează date reprezentative privind poligonul de încercare și se amplasează în imediata apropiere a zonei de încercare, la o înălțime reprezentativă pentru înălțimea microfonului cu care se efectuează măsurători.

Măsurătorile se efectuează când temperatura atmosferică se află în intervalul 5 °C-40 °C.

Temperatura ambiantă poate fi restrânsă, în funcție de necesități, la un interval mai restrâns, astfel încât toate funcționalitățile esențiale ale vehiculului care pot reduce emisiile de zgomot (de exemplu, pornire/oprire, sistem hibrid de propulsie, sistem de propulsie cu baterie, funcționarea pilelor de combustie) să fie funcționale, în conformitate cu specificațiile producătorului.

Nu se efectuează încercări dacă la măsurarea zgomotului, viteza vântului, inclusiv rafalele, depășește 5 m/s la înălțimea microfonului.

2.3. Zgomotul de fond

2.3.1. Criterii de măsurare pentru nivelul de presiune acustică ponderat A

Zgomotul de fond sau zgomotul ambiental se măsoară într-un interval de cel puțin 10 secunde. Un eșantion de 10 secunde din aceste măsurători vor fi utilizate pentru a calcula zgomotul de fond înregistrat, asigurându-se că eșantionul de 10 secunde selectat este reprezentativ pentru zgomotul de fond în absența oricărei perturbări temporare. Măsurătorile trebuie efectuate cu aceleași microfoane și cu aceleași amplasamente ale microfoanelor utilizate în timpul încercării.

Atunci când încercarea se efectuează într-o instalație de interior, zgomotul emis de standul cu role, de standul dinamometric sau de alt echipament de încercare, fără ca vehiculul să fie instalat sau prezent, inclusiv zgomotul cauzat de tratarea aerului instalației și de răcirea vehiculului, va fi înregistrat ca zgomot de fond.

Nivelul maxim de presiune acustică ponderat A înregistrat de la ambele microfoane în decursul eșantionului de 10 secunde va fi înregistrat ca zgomot de fond, L_{bgn} , atât pentru microfoanele din partea stângă, cât și pentru cele din partea dreaptă.

Pentru fiecare eșantion de 10 secunde la fiecare microfon, intervalul de la maximum la minimum al zgomotului de fond, $\Delta L_{bgn, p-p}$, va fi înregistrat.

Spectrul de frecvență de o treime de octavă, corespunzător nivelului maxim înregistrat al zgomotului de fond în microfon cu cel mai ridicat nivel de fond, va fi înregistrat.

Ca ajutor pentru măsurarea și înregistrarea zgomotelor de fond, a se vedea diagrama din figura 4 din appendicele la prezenta anexă.

2.3.2. Criteriile de corecție a măsurării nivelului de presiune acustică ponderat A al vehiculului

În funcție de nivelul și de intervalul valorii de la maximum la minimum a nivelului de presiune acustică ponderat A al zgomotului de fond reprezentativ într-o perioadă de timp definită, rezultatul măsurat al încercării j în cadrul unei condiții de încercare, $L_{test,j}$, va fi corectat în conformitate cu tabelul de mai jos, pentru a obține nivelul corectat al zgomotului de fond $L_{testcorr,j}$. Cu excepția cazurilor în care este precizat, $L_{testcorr,j} = L_{test,j} - L_{corr}$.

Corecțiile zgomotului de fond la măsurători sunt valide doar atunci când intervalul de la maximum la minimum al nivelurilor de presiune acustică ponderat A ale zgomotului de fond este de 2 dB(A) sau mai puțin.

În toate cazurile în care intervalul de la maximum la minimum al zgomotului de fond este mai mare de 2 dB (A), nivelul maxim al zgomotului de fond va fi de 10 dB(A) sau mai mare sub nivelul măsurătorii. Atunci când intervalul de la maximum la minimum al zgomotului de fond este mai mare de 2 dB(A), iar nivelul zgomotului de fond este mai mic de 10 dB(A) sub măsurătoare, nu este posibilă nicio măsurare valabilă.

Tabelul 3

Corecția pentru nivelul zgomotului de fond atunci când se măsoară nivelul de presiune acustică ponderat A al vehiculului

Corecție pentru zgomotul de fond		
Intervalul dintre valoarea maximă și valoarea minimă a nivelului de presiune acustică ponderat A al zgomotului de fond reprezentativ într-o perioadă definită de timp $\Delta L_{\text{bgn, p-p}}$ în dB(A)	Nivelul de presiune acustică al încercării j minus nivelul zgomotului de fond $\Delta L = L_{\text{test,j}} - L_{\text{bgn}}$ în dB(A)	Corecție în dB(A) L_{corr}
—	$\Delta L \geq 10$	nu este necesară nicio corecție
≤ 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
	$\Delta L < 3$	nicio măsurătoare valabilă nu poate fi raportată

Dacă se înregistrează un maxim sonor situat în mod evident în afara caracteristicii generale a nivelului de presiune acustică, măsurătoarea în cauză nu se ia în considerare.

Ca ajutor pentru criteriile de corecție a măsurătorii, a se vedea diagrama din figura 4 din apendicele la prezenta anexă.

2.3.3. Cerințele zgomotului de fond atunci când analiza se efectuează în benzi de o treime de octavă

Când se analizează treimi de octavă în conformitate cu prezentul regulament, nivelul zgomotului de fond în fiecare treime de octavă de interes, analizată în conformitate cu punctul 2.3.1, trebuie să fie la cel puțin 6 dB(A) sub valoarea măsurată a vehiculului sau a sistemului AVAS supus încercării în fiecare bandă de treime de octavă de interes. Nivelul de presiune acustică ponderat A al zgomotului de fond trebuie să fie de cel puțin 10 dB(A) sub valoarea măsurată a vehiculului sau a sistemului AVAS supus încercării.

Compensarea zgomotului de fond nu este permisă pentru măsurătorile în banda de treime de octavă.

Ca ajutor la cerințele pentru zgomotele de fond atunci când analiza se efectuează în benzi de o treime de octavă, a se vedea diagrama din figura 6 din apendicele la prezenta anexă.

3. PROCEDURI DE ÎNCERCARE PENTRU NIVELUL ACUSTIC AL VEHICULULUI

3.1. Pozițiile microfonului

Distanța dintre pozițiile microfonului pe linia microfonului PP' și linia perpendiculară de referință CC', astfel cum este specificat în figurile 1 și 2, în poligonul de încercare sau într-o instalație de încercare în interior, trebuie să fie 2,0 m $\pm$ 0,05 m.

Microfoanele trebuie amplasate la 1,2 m $\pm$ 0,02 m deasupra nivelului solului. Direcția de referință pentru condiții de câmp deschis, astfel cum este specificat în IEC 61672-1:2013, trebuie să fie orizontală și perpendiculară pe linia CC' a traiectoriei vehiculului.

3.2. Condiționarea vehiculului

3.2.1. Condiții generale

Vehiculul va fi reprezentativ pentru vehiculele care urmează să fie introduse pe piață, conform specificațiilor producătorului în acord cu serviciul tehnic, pentru a respecta cerințele prezentului regulament.

Măsurătorile se efectuează fără nicio remorcă, cu excepția vehiculelor care nu sunt separabile.

În cazul HEV/FCHV, încercarea trebuie efectuată în modul cel mai eficient din punct de vedere energetic, astfel încât să se evite repornirea motorului cu ardere internă, de exemplu, sistemele audio, de divertisment, de comunicații și de navigare trebuie să fie închise.

Înainte de începerea măsurătorilor, vehiculul trebuie adus în condițiile normale de funcționare ale acestuia.

3.2.2. Nivelul de încărcare a bateriei

Dacă există o astfel de echipare, bateriile de propulsie trebuie să aibă un nivel de încărcare suficient de ridicat pentru a permite operarea tuturor funcționalităților esențiale în conformitate cu specificațiile producătorului. Bateriile de propulsie trebuie să se încadreze în intervalul lor de componente-temperatură, pentru a permite operarea tuturor funcționalităților esențiale care ar putea reduce emisiile de sunet ale vehiculului. Orice alt tip de sistem electric reîncărcabil de stocare a energiei trebuie să fie pregătit de funcționare în timpul încercării.

3.2.3. Funcționarea multiplă

Dacă vehiculul este echipat cu moduri de funcționare multiple care pot fi selectate de către conducător, va fi selectat modul care oferă cea mai scăzută emisie de sunet în condițiile de încercare de la punctul 3.3.

Atunci când vehiculul oferă moduri de funcționare multiple, care sunt selectate automat de vehicul, este responsabilitatea producătorului să determine modalitatea corectă de încercare, pentru a obține emisia minimă de sunet.

În cazurile în care nu este posibilă determinarea modului de funcționare a vehiculului care oferă cea mai scăzută emisie de sunet, toate modurile vor fi încercate, iar modul care oferă cel mai scăzut rezultat al încercării va fi utilizat pentru a înregistra emisia de sunet a vehiculului în conformitate cu prezentul regulament.

3.2.4. Masa de încercare a vehiculului

Măsurătorile vor fi efectuate la vehicule cu masa în stare de mers, cu o toleranță permisă de 15 %.

3.2.5. Selecția și condiționarea pneurilor

Pneurile montate pe vehicul în momentul încercării sunt selectate de producătorul vehiculului și trebuie să corespundă uneia dintre mărimile și tipurile de pneuri proiectate pentru vehicul de producătorul vehiculului.

Pneurile trebuie umflate la presiunea recomandată de producătorul vehiculului pentru masa de încercare a acestuia.

3.3. Condiții de funcționare

3.3.1. Generalități

Pentru fiecare condiție de funcționare, vehiculul poate fi încercat fie în interior, fie în aer liber.

Pentru viteză constantă și încercări în cursă inversă, vehiculul poate fi încercat fie în mișcare, fie în condiție de funcționare simulată. Pentru funcționarea simulată a vehiculului, semnalizarea trebuie aplicată vehiculului care trebuie să simuleze funcționarea în momentul respectiv.

Dacă vehiculul este echipat cu un motor cu ardere internă, acesta trebuie oprit.

3.3.2. Încercări la viteză constantă

Aceste încercări sunt efectuate cu vehiculul în mișcare înainte sau cu vehiculul simulând viteza, prin intermediul unei semnalizări externe sistemului AVAS, cu vehiculul în condiție de staționare.

3.3.2.1. Încercări la viteză constantă în mișcare înainte

Pentru un vehicul încercat într-o instalație în aer liber, direcția liniei mediane a vehiculului trebuie să urmărească linia CC' cât mai aproape posibil de viteza constantă v_{test} pe parcursul întregii încercări. Planul frontal al vehiculului intersectează linia AA' la începutul încercării, iar planul din spate al vehiculului intersectează linia BB' la sfârșitul încercării, astfel cum se arată în figura 1a. Dacă o remorcă nu este ușor separabilă de vehiculul de tracțiune, aceasta va fi ignorată atunci când se ia în considerare traversarea liniei BB'.

Un vehicul testat în interior va fi amplasat cu planul frontal al vehiculului pe linia PP', astfel cum este prezentat în figura 2a. Vehiculul trebuie să mențină o viteză de încercare constantă, v_{test} , pentru cel puțin 5 secunde.

Pentru o condiție de încercare la viteză constantă de 10 km/h, viteza de încercare v_{test} va fi de 10 km/h $\pm$ 2 km/h.

Pentru o condiție de încercare la viteză constantă de 20 km/h, viteza de încercare v_{test} va fi de 20 km/h $\pm$ 1 km/h.

Pentru vehiculele cu transmisie automată, selectorul treptelor de viteză trebuie să fie poziționat astfel cum este specificat de către producător pentru condus normal.

Pentru vehiculele cu transmisie manuală, selectorul treptelor de viteză trebuie să fie poziționat în cea mai mare treaptă de viteză care poate atinge viteza vizată a vehiculului cu viteza constantă a motorului.

3.3.2.2. Încercări la viteză constantă simulate printr-o semnalizare externă sistemului AVAS, cu vehiculul în condiție de staționare

Un vehicul încercat în interior sau în aer liber va fi amplasat cu planul frontal al vehiculului pe linia PP', astfel cum este prezentat în figura 2b. Vehiculul trebuie să mențină o viteză de încercare simulată constantă, v_{test} , pentru cel puțin 5 secunde.

Pentru o condiție de încercare la viteză constantă de 10 km/h, viteza de încercare simulată v_{test} va fi de 10 km/h $\pm$ 0,5 km/h.

Pentru o condiție de încercare la viteză constantă de 20 km/h, viteza de încercare simulată v_{test} va fi de 20 km/h $\pm$ 0,5 km/h.

3.3.3. Încercări în cursă inversă

Aceste încercări pot fi efectuate cu vehiculul în mișcare spre spate sau cu vehiculul în condiție de staționare, simulând viteza printr-o semnalizare externă transmisă sistemului AVAS.

3.3.3.1. Încercarea în cursă inversă în mișcare

Pentru un vehicul încercat într-o instalație în aer liber, direcția liniei mediane a vehiculului trebuie să urmărească linia CC' cât mai aproape posibil de viteza constantă v_{test} pe parcursul întregii încercări. Planul din spate al vehiculului intersectează linia AA' la începutul încercării, iar planul frontal al vehiculului intersectează linia BB' la sfârșitul încercării, astfel cum se arată în figura 1b. Dacă o remorcă nu este ușor separabilă de vehiculul de tracțiune, aceasta va fi ignorată atunci când se ia în considerare traversarea liniei BB'.

Un vehicul testat în interior va fi amplasat cu planul din spate al vehiculului pe linia PP', astfel cum este prezentat în figura 2b. Vehiculul trebuie să mențină o viteză de încercare constantă, v_{test} , pentru cel puțin 5 secunde.

Pentru o condiție de încercare la viteză constantă de 6 km/h, viteza de încercare v_{test} va fi de 6 km/h $\pm$ 2 km/h.

Pentru vehiculele cu transmisie automată, selectorul treptelor de viteză trebuie să fie poziționat astfel cum este specificat de către producător pentru condus normal în marșarier.

Pentru vehiculele cu transmisie manuală, selectorul treptelor de viteză trebuie să fie poziționat în cea mai mare treaptă de viteză în marșarier care poate atinge viteza vizată a vehiculului cu viteza constantă a motorului.

- 3.3.3.2. Încercarea în cursă inversă simulată printr-o semnalizare externă transmisă sistemului AVAS, cu vehiculul în condiție de staționare.

Un vehicul încercat în interior sau în aer liber va fi amplasat cu planul din spate al vehiculului pe linia PP', astfel cum este prezentat în figura 2b. Vehiculul trebuie să mențină o viteză de încercare simulată constantă, v_{test} , pentru cel puțin 5 secunde.

Pentru încercarea la viteză constantă de 6 km/h, viteza de încercare simulată v_{test} va fi de 6 km/h $\pm$ 0,5 km/h.

- 3.3.3.3. Încercarea în cursă inversă în condiție de staționare

Un vehicul încercat în interior sau în aer liber va fi amplasat cu planul din spate al vehiculului pe linia PP', astfel cum este prezentat în figura 2b.

Pentru încercare, comanda de selectare a treptelor de viteză a vehiculului va fi în poziția de marșarier, iar frâna va fi eliberată.

- 3.4. Citirea măsurătorii și valorile înregistrate

Cel puțin patru măsurători pentru fiecare condiție de încercare vor fi efectuate pe ambele laturi ale vehiculului.

Primele patru rezultate valabile consecutive ale măsurătorii pentru fiecare condiție de încercare, în intervalul de 2,0 dB(A) per latură, permițând eliminarea rezultatelor care nu sunt valabile, vor fi utilizate pentru calcularea rezultatului intermediar sau final.

Dacă se înregistrează un maxim sonor situat în mod evident în afara caracteristicii generale a nivelului de presiune acustică, măsurătoarea în cauză nu se ia în considerare. Pentru măsurarea efectuată la un vehicul în mișcare (înainte și în marșarier) în aer liber, nivelul maxim de presiune acustică ponderat A indicat la fiecare trecere a vehiculului între AA' și PP' ($L_{\text{test},j}$) va fi notată pentru fiecare poziție a microfonului, la prima cifră semnificativă după virgulă (de exemplu XX,X). Pentru măsurarea efectuată la un vehicul în mișcare, în interior, și în condiție de staționare (înainte și în marșarier), nivelul maxim de presiune acustică ponderat A indicat la fiecare perioadă de 5 secunde, $L_{\text{test},j}$, va fi notată la prima cifră semnificativă după virgulă (de exemplu XX,X).

$L_{\text{test},j}$ va fi corectat în conformitate cu punctul 2.3.2, pentru a obține $L_{\text{testcorr},j}$.

Pentru fiecare nivel maxim de presiune acustică ponderat A, spectrul de o treime de octavă corespunzător va fi înregistrat pentru fiecare poziție a microfonului. Nicio corecție de fond nu se va aplica vreunui rezultat măsurat de o treime de octavă.

- 3.5. Compilarea datelor și rezultatele înregistrate

Pentru fiecare condiție de încercare descrisă la punctul 3.3, între rezultatele de fond corectate, $L_{\text{testcorr},j}$, și spectrele aferente de o treime de octavă ale ambelor laturi ale vehiculului în mod individual se va face media aritmetică și vor fi rotunjite la prima zecimală exactă.

Rezultatele finale ale nivelului de presiune acustică ponderat A, $L_{\text{crs } 10}$, $L_{\text{crs } 20}$ și L_{reverse} care vor fi înregistrate sunt cele mai reduse valori ale celor două medii ale ambelor părți, rotunjite la cea mai apropiată valoare întreagă. Spectrele de o treime de octavă finale care vor fi înregistrate sunt spectrele aferente aceleiași laturi precum nivelul de presiune acustică ponderat A înregistrat.

4. PROCEDURILE DE ÎNCERCARE PENTRU SCHIMBAREA DE FRECVENȚĂ

4.1. Generalități

Dispozițiile privind schimbarea de frecvență prevăzute la punctul 6.2.3 al textului principal vor fi verificate utilizând una dintre următoarele metode de încercare care vor fi selectate de către producător:

Metoda (A) Încercarea întregului vehicul în mișcare, pe un poligon de încercare în aer liber

Metoda (B) Încercarea întregului vehicul în condiție de staționare, pe un poligon de încercare în aer liber, cu simularea mișcării vehiculului pentru sistemul AVAS prin intermediul unui generator extern de semnalizare

Metoda (C) Încercarea întregului vehicul în mișcare, într-o instalație de interior, pe standul dinamometric

Metoda (D) Încercarea întregului vehicul în condiție de staționare, într-o instalație de interior, cu simularea mișcării vehiculului pentru sistemul AVAS prin intermediul unui generator extern de semnalizare

Metoda (E) Încercarea sistemului AVAS, fără a avea un vehicul într-o instalație de interior, cu simularea mișcării vehiculului pentru sistemul AVAS prin intermediul unui generator extern de semnalizare

Cerințele pentru echipament, precum și specificațiile pentru vehicul și pentru configurarea încercării sunt aceleași ca cele prevăzute la punctele 1, 2, 3.1 și 3.2 din prezenta anexă, în conformitate cu metoda de încercare selectată, cu condiția ca punctele de mai jos să nu prevadă specificații diferite sau suplimentare.

Nicio corecție a zgomotului de fond nu va fi aplicată vreunei măsurători. Trebuie acordată o atenție deosebită măsurătorilor în aer liber. Va fi evitată orice interferență a zgomotului de fond. Dacă se înregistrează un maxim sonor situat în mod evident în afara caracteristicii generale a semnalizării, măsurătoarea în cauză nu se ia în considerare.

4.2. Instrumentele și procesarea semnalului

Parametrii de analiză vor fi conveniți de producător și de serviciul tehnic, pentru a fi furnizate date în conformitate cu aceste cerințe.

Sistemul de analiză a sunetului va fi capabil să efectueze analize de spectru la o rată de eșantionare și pentru un interval de frecvență care conține toate frecvențele de interes. Rezoluția de frecvență va fi suficient de exactă încât să facă diferența între frecvențele diferitelor condiții de încercare.

4.3. Metode de încercare

4.3.1. Metoda (A) – Instalație în aer liber și vehicul în mișcare

Vehiculul va fi pus în funcțiune în aceeași instalație de încercare în aer liber și în conformitate cu aceeași condiție generală de funcționare ca în cazul încercării vehiculului la viteză constantă (punctul 3.3.2).

Emisia de sunet a vehiculului va fi măsurată la viteze vizate de la 5 km/h la 20 km/h, în etape de 5 km/h cu o toleranță de ± 2 km/h pentru viteza de 10 km/h sau mai puțin și de ± 1 km/h pentru orice altă viteză. Viteza de 5 km/h este cea mai redusă viteză vizată. Dacă vehiculul nu poate funcționa la această viteză în condiții de precizie, va fi utilizată cea mai scăzută viteză posibilă sub 10 km/h.

4.3.2. Metoda (B) și Metoda (D) – Instalație în aer liber/în interior și vehicul în staționare

Vehiculul trebuie să funcționeze într-o instalație de încercare în care acesta poate accepta un semnal de viteză extern vehiculului pentru sistemul AVAS, simulând funcționarea vehiculului. Poziționările microfonului vor fi la fel ca la condițiile de încercare pentru întregul vehicul, astfel cum este specificat în figura 2a. Planul frontal al vehiculului va fi amplasat pe linia PP'.

Emisia de sunet a vehiculului va fi măsurată la viteze simulate de la 5 km/h la 20 km/h, în etape de 5 km/h, cu o toleranță de $\pm 0,5$ km/h pentru fiecare viteză de încercare.

4.3.3. Metoda (C) – Instalație în interior și vehicul în mișcare

Vehiculul va fi amplasat într-o instalație de încercare în interior, unde vehiculul poate funcționa pe un stand dinamometric în același mod ca în exterior. Toate poziționările microfonului vor fi la fel ca în condițiile de încercare pentru vehicul, astfel cum este specificat în figura 2a. Planul frontal al vehiculului va fi amplasat pe linia PP'.

Emisia de sunet a vehiculului va fi măsurată la viteze vizate de la 5 km/h la 20 km/h, în etape de 5 km/h cu o toleranță de ± 2 km/h pentru viteza de 10 km/h sau mai puțin și de ± 1 km/h pentru orice altă viteză. Viteza de 5 km/h este cea mai redusă viteză vizată. Dacă vehiculul nu poate funcționa la această viteză în condiții de precizie, va fi utilizată cea mai scăzută viteză posibilă sub 10 km/h.

4.3.4. Metoda (E)

Sistemul AVAS va fi montat rigid într-o instalație de interior, cu ajutorul echipamentului indicat de producător. Microfonul instrumentului de măsurare va fi amplasat la o distanță de 1 m de sistemul AVAS, în direcția în care nivelul de sunet subiectiv este cel mai mare, și la o înălțime la aproximativ același nivel ca radiația sunetului sistemului AVAS.

Emisia de sunet va fi măsurată la viteze simulate de la 5 km/h la 20 km/h, în etape de 5 km/h cu o toleranță de $\pm 0,5$ km/h pentru fiecare viteză de încercare.

4.4. Citirea măsurătorilor

4.4.1. Metoda de încercare (A)

Cel puțin patru măsurători vor fi efectuate la fiecare viteză specificată la punctul 4.3.1. Sunetul emis va fi înregistrat în timpul fiecărei treceri a vehiculului între AA' și BB', pentru fiecare poziție a microfonului. Din fiecare eșantion de măsurare, un segment luat de la AA până la 1 metru înainte de PP' va fi extras pentru o analiză ulterioară.

4.4.2. Metodele de încercare (B), (C), (D) și (E)

Sunetul emis va fi măsurat la fiecare viteză specificată la punctele de mai sus corelate, pentru cel puțin 5 secunde.

4.5. Procesarea semnalului

Pentru fiecare eșantion înregistrat, spectrul mediu de putere proprie va fi determinat utilizând o fereastră Hanning și cel puțin 66,6 % medii de suprapunere. Rezoluția de frecvență va fi aleasă astfel încât să fie suficient de restrânsă pentru a permite o separare a schimbării de frecvență pentru fiecare condiție vizată. Viteza înregistrată pe fiecare segment de eșantionare este viteza medie a vehiculului de-a lungul timpului segmentului de eșantionare, rotunjit la prima zecimală după virgulă.

În cazul metodei de încercare (A), frecvența care se intenționează a fi schimbată odată cu viteza va fi determinată pentru fiecare segment de eșantionare. Frecvența înregistrată pentru fiecare condiție vizată f_{speed} va fi media aritmetică a frecvențelor determinate pe eșantion de măsurare și rotunjită la cel mai apropiat număr întreg. Viteza înregistrată pentru fiecare condiție vizată va fi media aritmetică a celor patru segmente de eșantionare.

Tabelul 4

Analiza frecvenței schimbate pentru fiecare condiție vizată pentru fiecare latură

Viteza vizată	Cursă de încercare pentru fiecare condiție vizată	Viteza înregistrată (media pentru fiecare segment de eșantionare)	Frecvența de interes determinată ($f_{j, \text{speed}}$)	Viteza înregistrată pentru fiecare condiție vizată (media vitezelor înregistrate)	Frecvența de interes înregistrată pentru fiecare condiție vizată (f_{speed})
km/h	Nu	km/h	Hz	km/h	Hz
5	1				
	2				
	3				
	4				

Viteza vizată	Cursă de încercare pentru fiecare condiție vizată	Viteza înregistrată (media pentru fiecare segment de eșantionare)	Frecvența de interes determinată ($f_{j, \text{speed}}$)	Viteza înregistrată pentru fiecare condiție vizată (media vitezelor înregistrate)	Frecvența de interes înregistrată pentru fiecare condiție vizată (f_{speed})
km/h	Nu	km/h	Hz	km/h	Hz
10	1				
	2				
	3				
	4				
15	1				
	2				
	3				
	4				
20	1				
	2				
	3				
	4				

Pentru toate celelalte metode de încercare, spectrul derivat de frecvență va fi utilizat în mod direct pentru calculul ulterior.

4.5.1. Compilarea datelor și rezultatele înregistrate

Frecvența care se intenționează a fi schimbată va fi utilizată pentru calculul ulterior. Frecvența celei mai reduse viteze de încercare înregistrate, rotunjită la cel mai apropiat număr întreg, este luată ca frecvență de referință f_{ref} .

Pentru celelalte viteze ale vehiculului, frecvențele schimbate corespunzătoare f_{speed} rotunjite la cel mai apropiat număr întreg vor fi luate din analiza spectrelor. A se calcula Δf , schimbarea frecvenței semnalului conform ecuației (1):

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

unde

f_{speed} este frecvența la o valoare dată a vitezei;

f_{ref} este frecvența la viteza de referință de 5 km/h sau cea mai redusă viteză înregistrată;

v_{test} este viteza vehiculului, reală sau simulată, corespunzătoare frecvenței f_{speed} ;

v_{ref} este viteza vehiculului, reală sau simulată, corespunzătoare frecvenței f_{ref} ;

Rezultatele vor fi înregistrate utilizând următorul tabel:

Tabelul 5

Tabel de înregistrare, a se completa pentru fiecare frecvență analizată

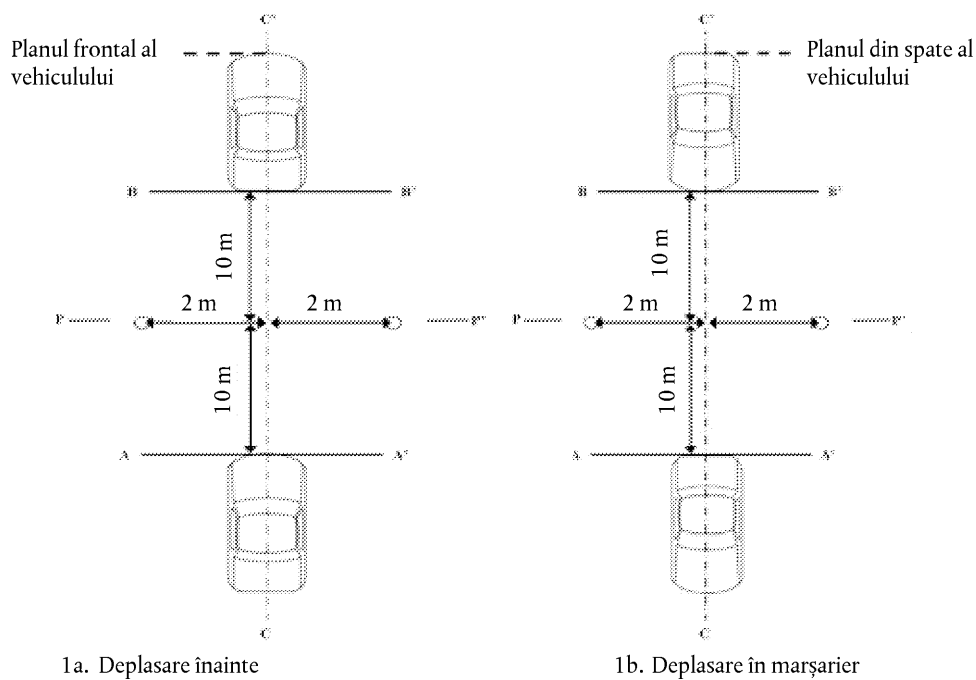
		Rezultatele încercării la vitezele vizate			
		5 km/h (Referință)	10 km/h	15 km/h	20 km/h
Viteza înregistrată	km/oră				
Frecvența, f_{speed} , Partea stângă	Hz				
Frecvența, f_{speed} , Partea dreaptă	Hz				
Schimbarea frecvenței, partea stângă	%	nu se aplică			
Schimbarea frecvenței, partea dreaptă	%	nu se aplică			

APENDICE

FIGURI ȘI SCHEME

Figurile 1a și 1b

Pozițiile de măsurare pentru vehicule în mișcare, în aer liber



Figurile 2a și 2b

Pozițiile de măsurare pentru vehicule în mișcare, în interior și în staționare

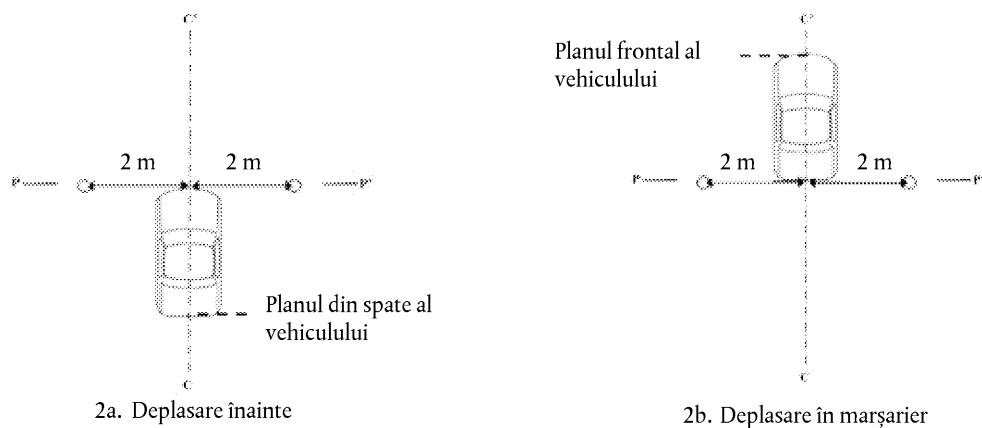


Figura 3

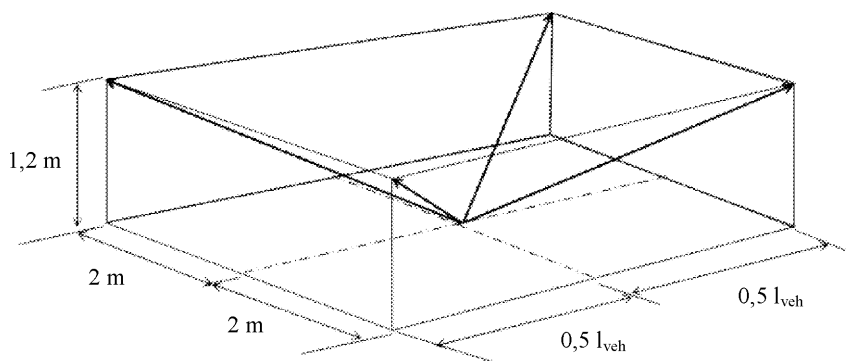
Spațiul minim pentru a fi considerat cameră semianecoidă

Figura 4

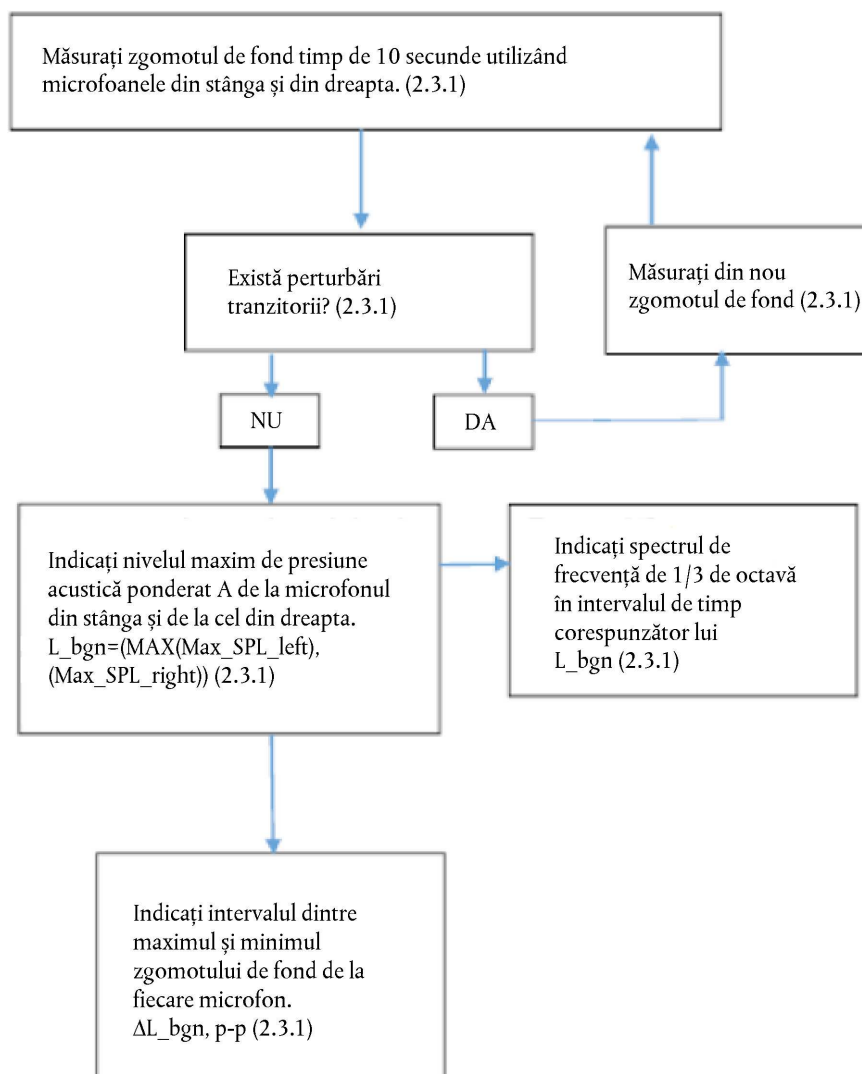
Determinarea intervalului zgomotului de fond

Figura 5

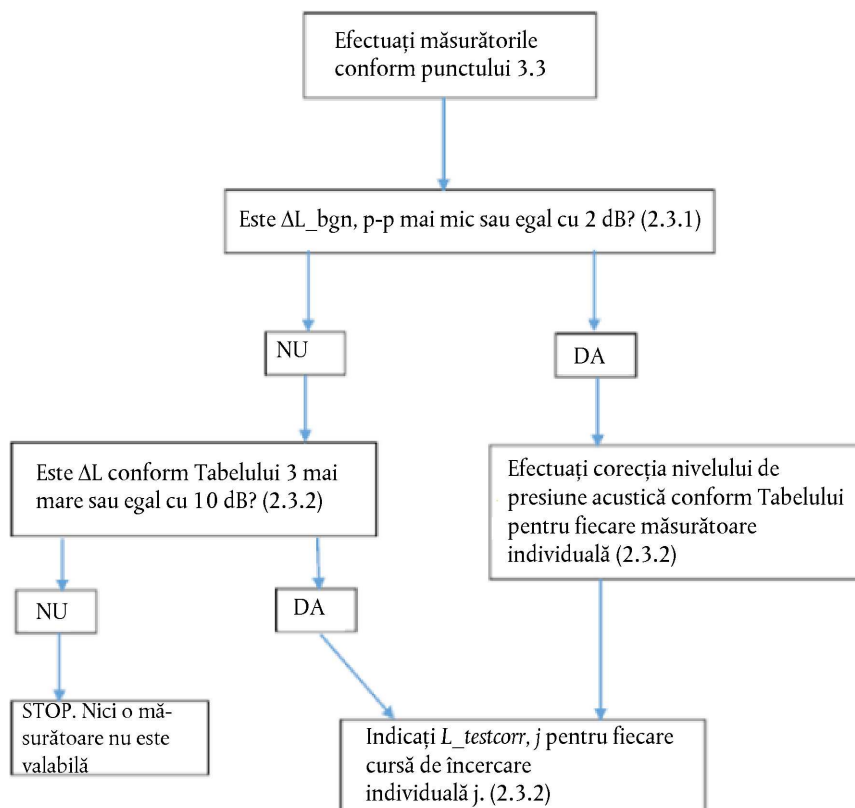
Criteriile de corecție a măsurării nivelului de presiune acustică ponderat A al vehiculului

Figura 6

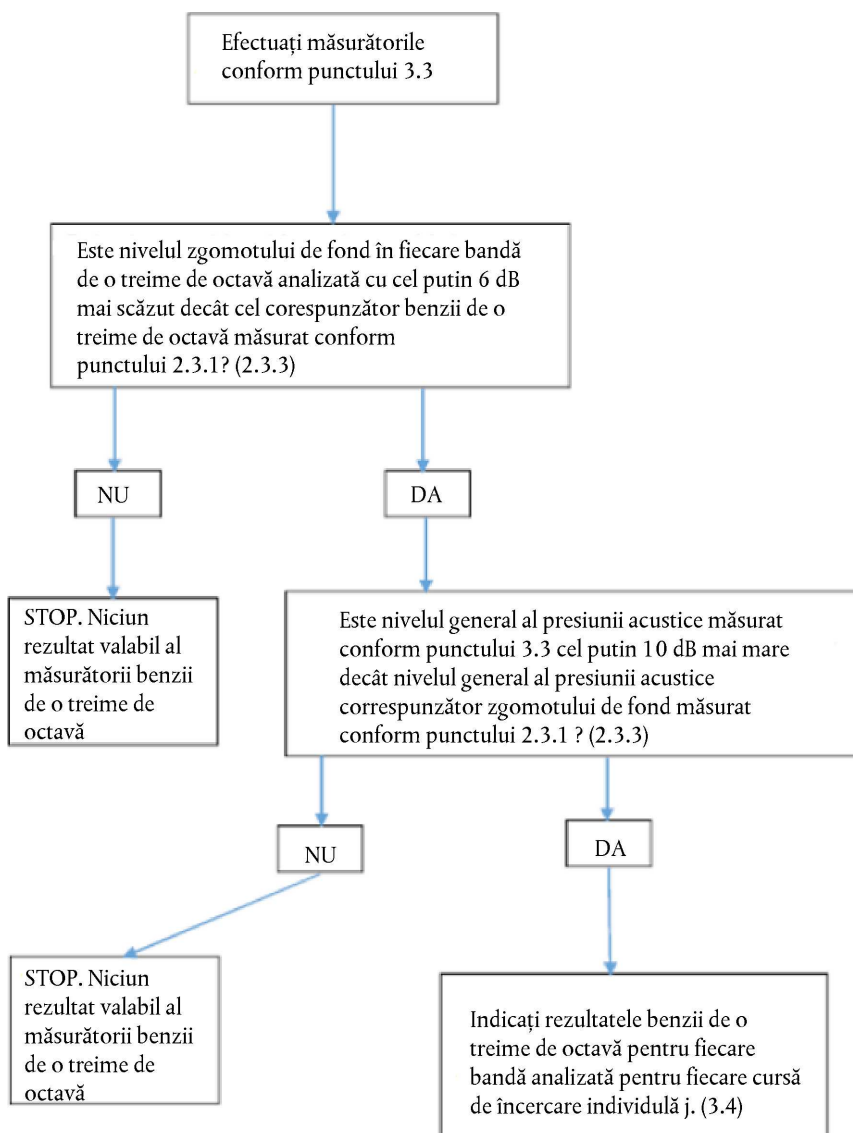
Cerințele pentru zgomotul de fond pentru analiza în benzi de o treime de octavă

Figura 7a

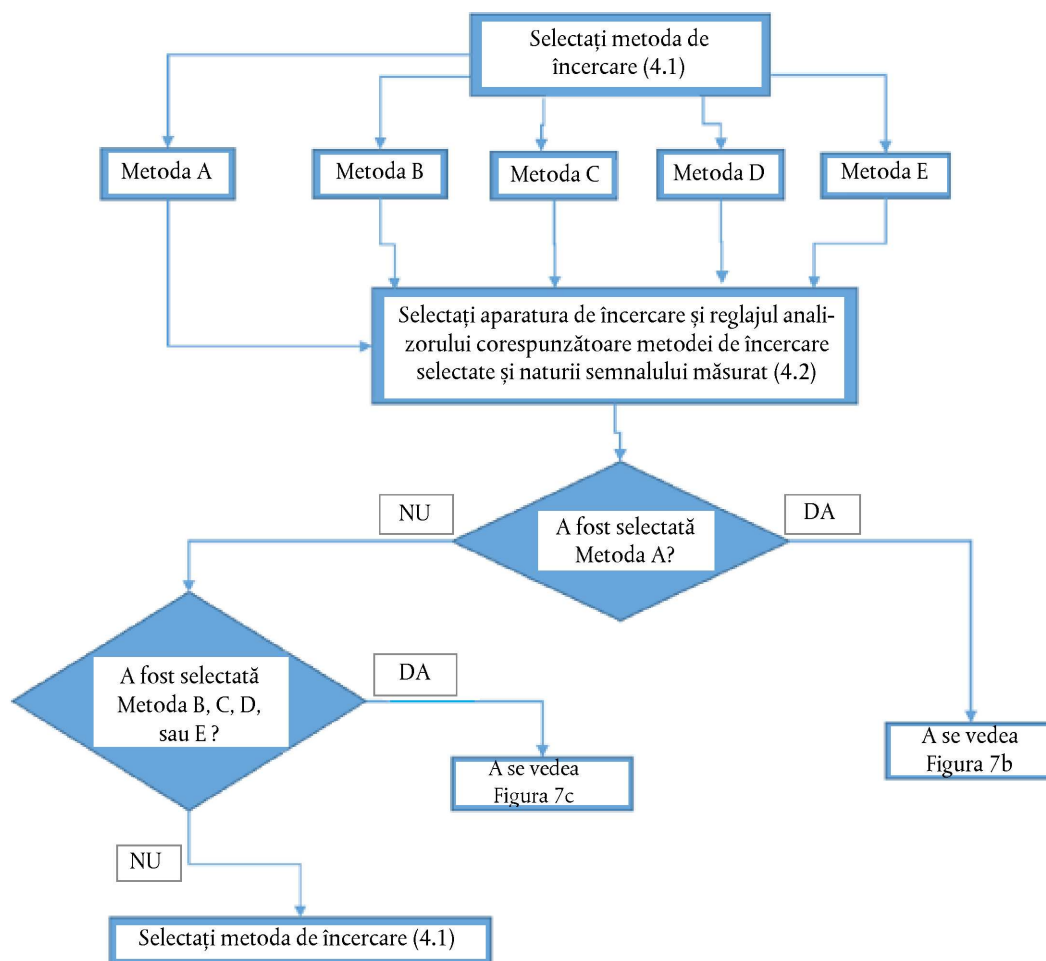
Procedurile de încercare pentru măsurarea schimbării de frecvență

Figura 7b

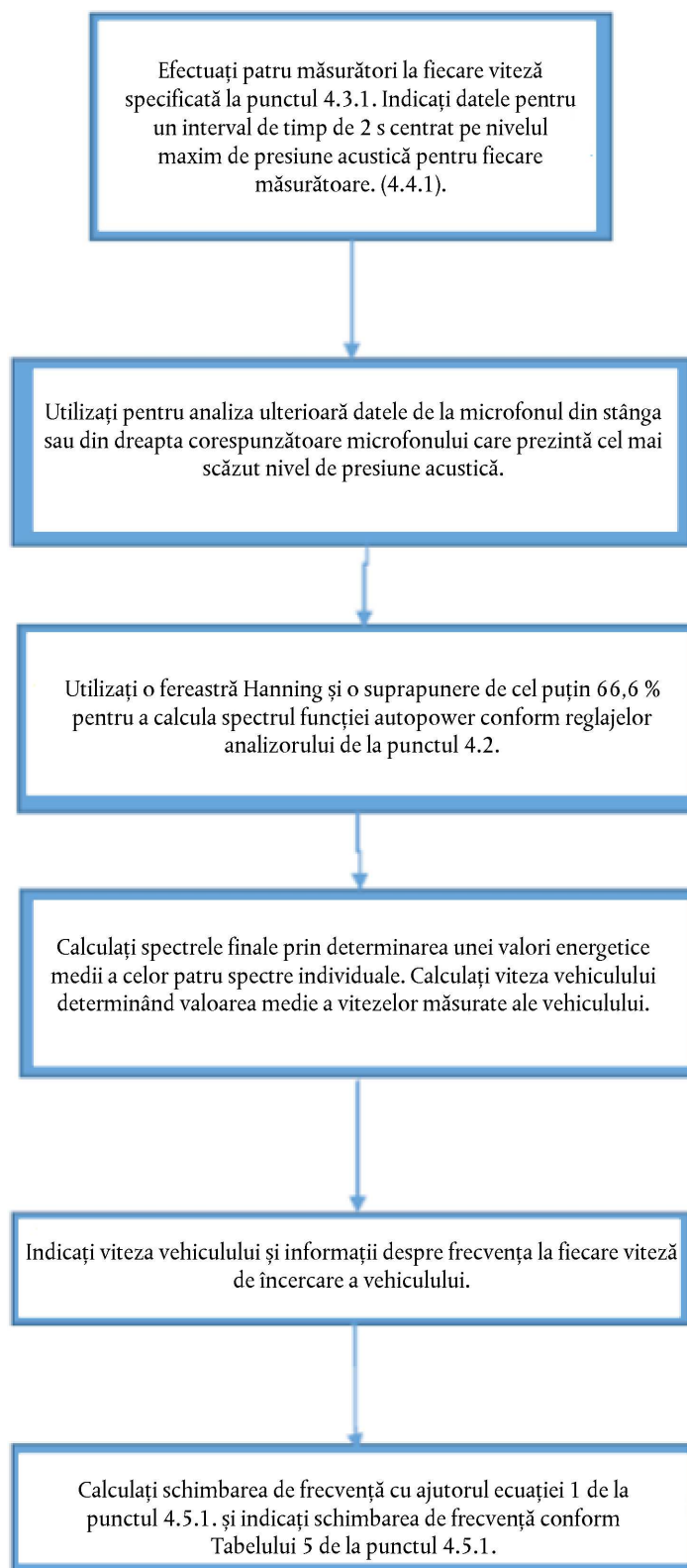
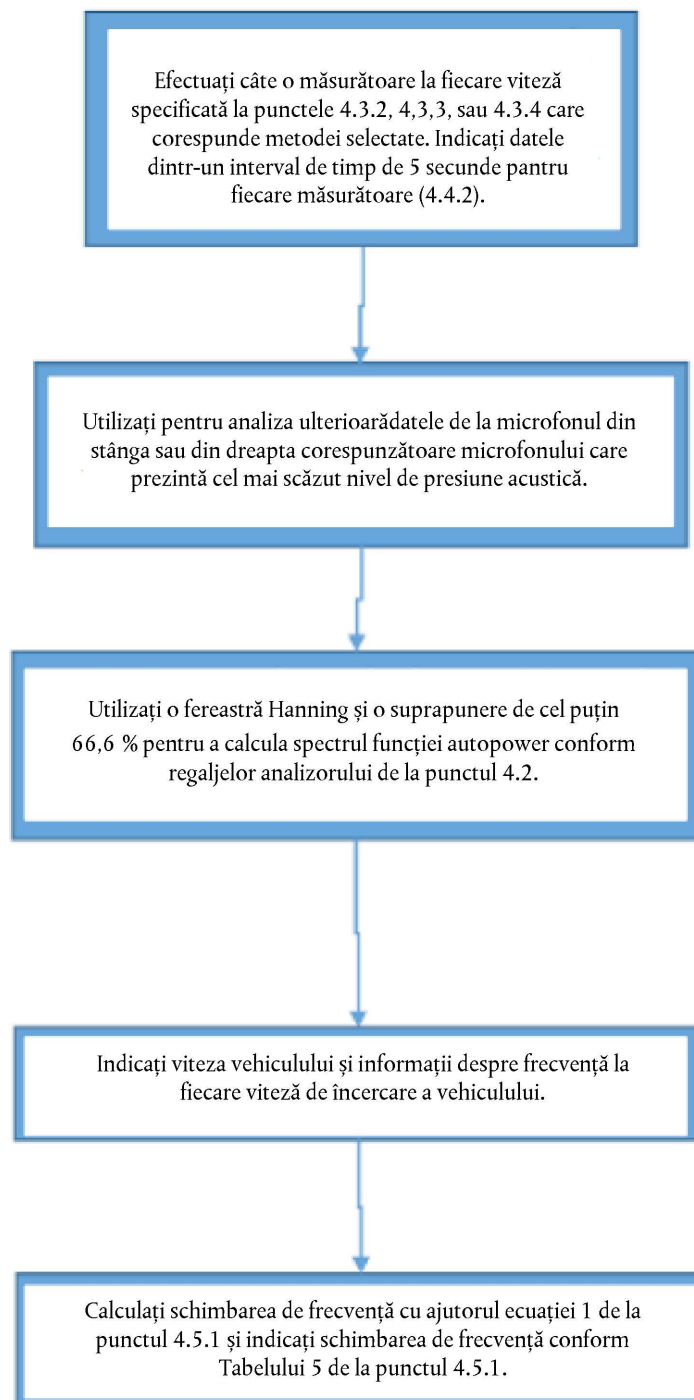
Procedurile de încercare pentru măsurarea schimbării de frecvență, Metoda A

Figura 7c

Procedurile de încercare pentru măsurarea schimbării de frecvență, Metodele B, C, D și E

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



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

RO