

Úradný vestník

Európskej únie

L 176



Slovenské vydanie

Právne predpisy

Ročník 62

1. júla 2019

Obsah

II Nelegislatívne akty

MEDZINÁRODNÉ DOHODY

- ★ Informácia o dátume nadobudnutia platnosti Zmluvy o založení Dopravného spoločenstva 1

ROZHODNUTIA

- ★ Rozhodnutie Politického a bezpečnostného výboru (SZBP) 2019/1112 z 12. júna 2019 o vymenovaní veliteľa ozbrojených síl EÚ pre vojenskú operáciu Európskej únie v južnej časti centrálneho Stredozemia (operácia EUNAVFOR MED SOPHIA) a o zrušení rozhodnutia (SZBP) 2018/1219 (EUNAVFOR MED/1/2019) 2
- ★ Rozhodnutie Politického a bezpečnostného výboru (SZBP) 2019/1113 z 19. júna 2019 o vymenovaní veliteľa ozbrojených síl misie EÚ pre vojenskú výcvikovú misiu Európskej únie v rámci SBOP v Stredoafrickej republike (EUTM RCA) (EUTM RCA/1/2019) 4
- ★ Rozhodnutie Rady (SZBP) 2019/1114 z 28. júna 2019, ktorým sa mení rozhodnutie 2013/354/SZBP o policajnej misii Európskej únie na palestínskych územiach (EUPOL COPPS) 5
- ★ Rozhodnutie Rady (SZBP) 2019/1115 z 28. júna 2019, ktorým sa mení jednotná akcia 2005/889/SZBP o zriadení pomocnej hraničnej misie Európskej únie na hraničnom priechode v Rafahu (PHM EÚ v Rafahu) 6
- ★ Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2019/1116 z 19. decembra 2017 o štátnej pomoci SA.33829 (2012/C) Maltský režim dane z tonáže a iné štátne opatrenia v prospech lodných spoločností a ich akcionárov [oznámené pod číslom C(2017) 8734] ⁽¹⁾ 7
- ★ Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2019/1117 z 24. júna 2019, ktorým sa menia rozhodnutia 2007/305/ES, 2007/306/ES a 2007/307/ES, pokiaľ ide o zmenu adresáta rozhodnutí [oznámené pod číslom C(2019) 4523] 59

⁽¹⁾ Text s významom pre EHP

SK

Akty, ktoré sú vytlačené obyčajným písmom, sa týkajú každodennej organizácie poľnohospodárskych záležitostí a sú spravidla platné len obmedzený čas.

Názvy všetkých ostatných aktov sú vytlačené tučným písmom a je pred nimi hviezdička.

- ★ **Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2019/1118 z 27. júna 2019 o cezhraničnom projekte Seina – Šelda v rámci koridoru základnej siete Severné more – Stredomorie a atlantického koridoru [oznámené pod číslom C(2019) 4561]** 61
- ★ **Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2019/1119 z 28. júna 2019 o schválení efektívneho vonkajšieho osvetlenia vozidla s použitím svetelných emisných diód na použitie vo vozidlách s motorom s vnútorným spaľovaním a v hybridných elektrických vozidlách bez externého nabíjania ako inováčnej technológie na znižovanie emisií CO₂ z osobných automobilov podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ⁽¹⁾** 67

AKTY PRIJATÉ ORGÁNMI ZRIADENÝMI MEDZINÁRODNÝMI DOHODAMI

- ★ **Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 136 – Jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania vozidiel kategórie L, pokiaľ ide o osobitné požiadavky na elektrickú hnaciu sústavu [2019/1120]** 80

⁽¹⁾ Text s významom pre EHP

II

(Nelegislatívne akty)

MEDZINÁRODNÉ DOHODY

Informácia o dátume nadobudnutia platnosti Zmluvy o založení Dopravného spoločenstva

Zmluva o založení Dopravného spoločenstva ⁽¹⁾, ktorú Európska únia a šiesti partneri z juhovýchodnej Európy podpísali v období od 12. júla (Terst) do 9. októbra 2017 (Brusel), nadobudla platnosť 1. mája 2019 v súlade s jej článkom 41 ods. 2. Všetky zmluvné strany ju ratifikovali alebo schválili.

⁽¹⁾ Zmluva sa uverejnila v Ú. v. EÚ L 278, 27.10.2017, s. 3.

ROZHODNUTIA

ROZHODNUTIE POLITICKÉHO A BEZPEČNOSTNÉHO VÝBORU (SZBP) 2019/1112

z 12. júna 2019

o vymenovaní veliteľa ozbrojených síl EÚ pre vojenskú operáciu Európskej únie v južnej časti centrálného Stredozemia (operácia EUNAVFOR MED SOPHIA) a o zrušení rozhodnutia (SZBP) 2018/1219 (EUNAVFOR MED/1/2019)

POLITICKÝ A BEZPEČNOSTNÝ VÝBOR,

so zreteľom na Zmluvu o Európskej únii, a najmä na jej článok 38,

so zreteľom na rozhodnutie Rady (SZBP) 2015/778 z 18. mája 2015 o vojenskej operácii Európskej únie v južnej časti centrálného Stredozemia (operácia EUNAVFOR MED SOPHIA) ⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 6,

keďže:

- (1) Podľa článku 6 ods. 1 rozhodnutia (SZBP) 2015/778 Rada poverila Politický a bezpečnostný výbor (PBV) prijímaním rozhodnutí o vymenovaní veliteľa ozbrojených síl EÚ pre operáciu EUNAVFOR MED SOPHIA (ďalej len „veliteľ ozbrojených síl EÚ“).
- (2) PBV prijal 23. augusta 2018 rozhodnutie (SZBP) 2018/1219 ⁽²⁾, ktorým bol kontraadmirál (LH) Stefano TURCHETTO vymenovaný za veliteľa ozbrojených síl EÚ.
- (3) Veliteľ operácie EÚ EUNAVFOR MED SOPHIA odporučil, aby bol za nového veliteľa ozbrojených síl EÚ od 12. júna 2019 vymenovaný kontraadmirál (LH) Ettore SOCCI ako nástupca kontraadmirála (LH) Stefana TURCHETTA.
- (4) Vojenský výbor Európskej únie 5. júna 2019 uvedené odporúčanie podporil.
- (5) Rozhodnutie (SZBP) 2018/1219 by sa malo zrušiť.
- (6) V súlade s článkom 5 Protokolu č. 22 o postavení Dánska, ktorý je pripojený k Zmluve o Európskej únii a Zmluve o fungovaní Európskej únie, sa Dánsko nezúčastňuje na vypracovaní a vykonávaní rozhodnutí a opatrení Európskej únie s obrannými dôsledkami,

PRIJAL TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Kontraadmirál (LH) Ettore SOCCI sa týmto od 12. júna 2019 vymenúva za veliteľa ozbrojených síl EÚ pre vojenskú operáciu Európskej únie v južnej časti centrálného Stredozemia (operácia EUNAVFOR MED SOPHIA).

Článok 2

Rozhodnutie (SZBP) 2018/1219 sa týmto zrušuje.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 122, 19.5.2015, s. 31.

⁽²⁾ Rozhodnutie Politického a bezpečnostného výboru (SZBP) 2018/1219 z 23. augusta 2018 o vymenovaní veliteľa ozbrojených síl EÚ pre vojenskú operáciu Európskej únie v južnej časti centrálného Stredozemia (operácia EUNAVFOR MED SOPHIA) a o zrušení rozhodnutia (SZBP) 2017/2432 (EUNAVFOR MED/1/2018) (Ú. v. EÚ L 226, 7.9.2018, s. 5).

Článok 3

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť 12. júna 2019.

V Bruseli 12. júna 2019

Za Politický a bezpečnostný výbor
predsedníčka
S. FROM-EMMESBERGER

ROZHODNUTIE POLITICKÉHO A BEZPEČNOSTNÉHO VÝBORU (SZBP) 2019/1113**z 19. júna 2019****o vymenovaní veliteľa ozbrojených síl misie EÚ pre vojenskú výcvikovú misiu Európskej únie v rámci SBOP v Stredoafrickej republike (EUTM RCA) (EUTM RCA/1/2019)**

POLITICKÝ A BEZPEČNOSTNÝ VÝBOR,

so zreteľom na Zmluvu o Európskej únii, a najmä na jej článok 38,

so zreteľom na rozhodnutie Rady (SZBP) 2016/610 z 19. apríla 2016 o vojenskej výcvikovej misii Európskej únie v rámci SBOP v Stredoafrickej republike (EUTM RCA) ⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 5 ods. 1,

keďže:

- (1) Rada rozhodnutím (SZBP) 2016/610 poverila Politický a bezpečnostný výbor (PBV), aby v súlade s článkom 38 Zmluvy o Európskej únii prijímal príslušné rozhodnutia týkajúce sa politickej kontroly a strategického usmerňovania misie EUTM RCA vrátane rozhodnutí o vymenovaní následných veliteľov misie EÚ.
- (2) PBV prijal 19. decembra 2017 rozhodnutie (SZBP) 2017/2439 ⁽²⁾, ktorým bol brigádny generál Hermínio TEODORO MAIO vymenovaný za veliteľa ozbrojených síl misie EUTM RCA.
- (3) Vojenský výbor Európskej únie 15. mája 2019 odporučil schváliť vymenovanie brigádneho generála Érica PELTIERA za veliteľa ozbrojených síl misie EUTM RCA, ktorý od 8. júla 2019 nahradí brigádneho generála Hermínia TEODORA MAIA.
- (4) V súlade s článkom 5 Protokolu č. 22 o postavení Dánska, ktorý je pripojený k Zmluve o Európskej únii a Zmluve o fungovaní Európskej únie, sa Dánsko nezúčastňuje na vypracovaní a vykonávaní rozhodnutí a opatrení Európskej únie s obrannými dôsledkami,

PRIJAL TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Brigádny generál Éric PELTIER sa týmto od 8. júla 2019 vymenúva za veliteľa ozbrojených síl misie EÚ pre vojenskú výcvikovú misiu Európskej únie v rámci SBOP v Stredoafrickej republike (EUTM RCA).

Článok 2

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom jeho prijatia.

V Bruseli 19. júna 2019

Za Politický a bezpečnostný výbor

predsedníčka

S. FROM-EMMERSBERGER

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 104, 20.4.2016, s. 21.⁽²⁾ Rozhodnutie Politického a bezpečnostného výboru (SZBP) 2017/2439 z 19. decembra 2017 o vymenovaní veliteľa ozbrojených síl misie EÚ pre vojenskú výcvikovú misiu Európskej únie v rámci SBOP v Stredoafrickej republike (EUTM RCA) (EUTM RCA/4/2017) (Ú. v. EÚ L 344, 23.12.2017, s. 40).

ROZHODNUTIE RADY (SZBP) 2019/1114**z 28. júna 2019,****ktorým sa mení rozhodnutie 2013/354/SZBP o policajnej misii Európskej únie na palestínskych územiach (EUPOL COPPS)**

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o Európskej únii, a najmä na jej článok 42 ods. 4 a článok 43 ods. 2,

so zreteľom na návrh vysokého predstaviteľa Únie pre zahraničné veci a bezpečnostnú politiku,

keďže:

- (1) Rada 3. júla 2013 prijala rozhodnutie 2013/354/SZBP ⁽¹⁾, na základe ktorého policajná misia Európskej únie na palestínskych územiach (EUPOL COPPS) pokračovala od 1. júla 2013.
- (2) Rada 29. júna 2018 prijala rozhodnutie (SZBP) 2018/942 ⁽²⁾, ktorým sa mení rozhodnutie 2013/354/SZBP a misia EUPOL COPPS sa predlžuje od 1. júla 2018 do 30. júna 2019.
- (3) V nadväznosti na strategické preskúmanie misie EUPOL COPPS by sa misia EUPOL COPPS mala predĺžiť na ďalšie obdobie 12 mesiacov do 30. júna 2020.
- (4) Rozhodnutie 2013/354/SZBP by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.
- (5) Misia EUPOL COPPS sa bude vykonávať v situácii, ktorá sa môže zhoršiť a ktorá by mohla brániť dosiahnutiu cieľov vonkajšej činnosti Únie uvedených v článku 21 zmluvy,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Rozhodnutie 2013/354/SZBP sa mení takto:

1. V článku 12 ods. 1 sa dopĺňa tento pododsek:

„Referenčná suma určená na pokrytie výdavkov spojených s misiou EUPOL COPPS v období od 1. júla 2019 do 30. júna 2020 je 12 430 000 EUR.“

2. V článku 15 sa tretí odsek nahrádza takto:

„Platí do 30. júna 2020.“

Článok 2

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom jeho prijatia.

Uplatňuje sa od 1. júla 2019.

V Bruseli 28. júna 2019

Za Radu
predseda
G. CIAMBA

⁽¹⁾ Rozhodnutie Rady 2013/354/SZBP z 3. júla 2013 o policajnej misii Európskej únie na palestínskych územiach (EUPOL COPPS) (Ú. v. EÚ L 185, 4.7.2013, s. 12).

⁽²⁾ Rozhodnutie Rady (SZBP) 2018/942 z 29. júna 2018, ktorým sa mení rozhodnutie 2013/354/SZBP o policajnej misii Európskej únie na palestínskych územiach (EUPOL COPPS) (Ú. v. EÚ L 166, 3.7.2018, s. 17).

ROZHODNUTIE RADY (SZBP) 2019/1115

z 28. júna 2019,

ktorým sa mení jednotná akcia 2005/889/SZBP o zriadení pomocnej hraničnej misie Európskej únie na hraničnom priechode v Rafahu (PHM EÚ v Rafahu)

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o Európskej únii, a najmä na jej článok 42 ods. 4 a článok 43 ods. 2,

so zreteľom na návrh vysokého predstaviteľa Únie pre zahraničné veci a bezpečnostnú politiku,

keďže:

- (1) Rada 25. novembra 2005 prijala jednotnú akciu 2005/889/SZBP ⁽¹⁾ o zriadení pomocnej hraničnej misie Európskej únie na hraničnom priechode v Rafahu (PHM EÚ v Rafahu).
- (2) Rada prijala 29. júna 2018 rozhodnutie (SZBP) 2018/943 ⁽²⁾, ktorým sa mení jednotná akcia 2005/889/SZBP a predlžuje sa do 30. júna 2019.
- (3) V nadväznosti na strategické preskúmanie PHM EÚ v Rafahu by sa misia PHM EÚ v Rafahu mala predĺžiť na ďalšie obdobie 12 mesiacov do 30. júna 2020.
- (4) Jednotná akcia 2005/889/SZBP by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.
- (5) PHM EÚ v Rafahu sa bude vykonávať v situácii, ktorá sa môže zhoršiť a mohla by brániť dosiahnutiu cieľov vonkajšej činnosti Únie uvedených v článku 21 zmluvy,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Jednotná akcia 2005/889/SZBP sa mení takto:

1. V článku 13 ods. 1 sa dopĺňa tento pododsek:

„Referenčná suma určená na pokrytie výdavkov spojených s PHM EÚ v Rafahu v období od 1. júla 2019 do 30. júna 2020 je 2 150 000 EUR.“

2. V článku 16 sa druhý odsek nahrádza takto:

„Platí do 30. júna 2020.“

Článok 2

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom jeho prijatia.

Uplatňuje sa od 1. júla 2019.

V Bruseli 28. júna 2019

Za Radu
predseda
G. CIAMBA

⁽¹⁾ Jednotná akcia Rady 2005/889/SZBP z 25. novembra 2005 o zriadení pomocnej hraničnej misie Európskej únie na hraničnom priechode v Rafahu (PHM EÚ v Rafahu) (Ú. v. EÚ L 327, 14.12.2005, s. 28).

⁽²⁾ Rozhodnutie Rady (SZBP) 2018/943 z 29. júna 2018, ktorým sa mení jednotná akcia 2005/889/SZBP o zriadení pomocnej hraničnej misie Európskej únie na hraničnom priechode v Rafahu (PHM EÚ v Rafahu) (Ú. v. EÚ L 166, 3.7.2018, s. 19).

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2019/1116**z 19. decembra 2017****o štátnej pomoci SA.33829 (2012/C) Maltský režim dane z tonáže a iné štátne opatrenia v prospech lodných spoločností a ich akcionárov***[oznámené pod číslom C(2017) 8734]***(Iba anglické znenie je autentické)****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ⁽¹⁾, a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

- (1) Na základe sťažnosti, ktorú dostala zainteresovaná strana v októbri 2011, Komisia vstúpila do diskusie s maltskými orgánmi o maltskom režime dane z tonáže a ďalších daňových opatreniach. Po písomných a ústnych diskusiách s maltskými orgánmi v období od novembra 2011 do júna 2012 Komisia listom z 26. júla 2012 informovala Maltu, že sa rozhodla začať konanie podľa článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“) v súvislosti s prípadnými protiprávnymi opatreniami pomoci, ktoré Malta uplatňuje v prospech lodných spoločností a ich akcionárov (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“) ⁽²⁾.
- (2) V rozhodnutí o začatí konania Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k opatreniam uvedeným v odôvodneniach 3 až 30 rozhodnutia o začatí konania.
- (3) Komisia dostala pripomienky od šiestich zainteresovaných strán: Združenie vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva; Maltské združenie námorného práva; Nórske združenie vlastníkov lodí; Maltská obchodná, podnikateľská a priemyselná komora; Maltská rada pre medzinárodnú lodnú dopravu; Priemyselná sieť luxusných jacht – Malta. Komisia tiež dostala pripomienky od nemeckého zamestnanca odvetvia lodnej dopravy, ktorý si želá zostať v anonymite.
- (4) Tieto pripomienky boli postúpené Malte, ktorá dostala možnosť reagovať. Pripomienky Malty boli doručené listom z 15. decembra 2012.
- (5) Malta predložila ďalšie pripomienky listami z 15. októbra 2012, 21. decembra 2012, 27. februára 2013, 31. októbra 2013, 25. marca 2014 a 24. decembra 2015.
- (6) Listom z 9. decembra 2016 sa Malta vzdala svojho práva podľa článku 342 ZFEÚ v spojení s článkom 3 nariadenia (EHS) č. 1, ktorými sa určujú jazyky, ktoré má použiť Európske hospodárske spoločenstvo ⁽³⁾, na prijatie tohto rozhodnutia v maltskom jazyku, a súhlasila, že toto rozhodnutie bude prijaté v angličtine.

2. OPIS OPATRENÍ

- (7) Toto rozhodnutie sa vzťahuje na tieto opatrenia:

a) režim dane z tonáže a konkrétne:

i) plavidlá oprávnené na daň z tonáže;

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 216, 21.7.2012, s. 45.⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 289, 25.9.2012, s. 49.⁽³⁾ Ú. v. ES 17, 6.10.1958, s. 358.

- ii) osobitné druhy príjmov a činností lodí oprávnených na daň z tonáže ⁽⁴⁾ a podliehajúcich dani z tonáže, režim dane z tonáže vrátane rozšírenia dane z tonáže na vedľajšie námorné dopravné činnosti;
- iii) úroveň dane z tonáže;
- iv) požiadavka na podiel tonáže pod vlajkou (tzv. flag link);
- v) opatrenia účelovej viazanosti;
- b) oslobodenie od zdaňovania kapitálových ziskov z predaja alebo prevodu lodí;
- c) oslobodenie od zdaňovania kapitálových ziskov v súvislosti s akciami v lodných spoločnostiach;
- d) oslobodenie od zdaňovania dividend v súvislosti s akciami v lodných spoločnostiach;
- e) oslobodenie od zdaňovania úrokov alebo iných príjmov v súvislosti s financovaním lodných spoločností alebo lodí oprávnených na daň z tonáže,
- f) oslobodenie od určitých daní z listín a prevodov.

2.1. Režim dane z tonáže

2.1.1. Všeobecné zásady – oprávnené plavidlá, príjmy a činnosti

- (8) Podľa zákona o obchodnej lodnej doprave ⁽⁵⁾, osobitne doplnenom a zmenenom predpisom o zdaňovaní obchodnej lodnej dopravy ⁽⁶⁾ (ďalej len „zdaňovací predpis“), príjmy, ktoré licencovaná spoločnosť lodnej dopravy získa z námorných dopravných činností, môžu byť oslobodené od dane z príjmov podľa zákona o dani z príjmov ⁽⁷⁾ za predpokladu, že všetky príslušné registračné poplatky a dane z tonáže ⁽⁸⁾ sú riadne zaplatené. Možnosť zaplatiť daň z tonáže sa vzťahuje na príjmy plynúce z prevádzky lode oprávnenej na daň z tonáže ⁽⁹⁾.
- (9) Spoločnosť lodnej dopravy je v zákone o obchodnej lodnej doprave ⁽¹⁰⁾ definovaná ako spoločnosť, ktorej hlavný predmet činnosti zahŕňa jednu alebo viaceré z nasledujúcich činností, za predpokladu, že má licenciu na ich vykonávanie:
 - „a) vlastníctvo, prevádzka (na základe prenájmu alebo inak), správa a riadenie lode alebo lodí registrovaných ako maltská loď v zmysle tohto zákona a vykonávanie všetkých pridružených finančných, bezpečnostných a obchodných činností, ktoré sú s tým spojené;
 - b) vlastníctvo, prevádzka (na základe prenájmu alebo inak), správa a riadenie lode alebo lodí registrovaných pod vlajkou iného štátu a vykonávanie všetkých pridružených finančných, bezpečnostných a obchodných činností, ktoré sú s tým spojené;
 - c) držba akcií alebo iných majetkových podielov v subjektoch, či už maltských alebo iných, zriadených na akékoľvek účely uvedené v tomto článku a vykonávanie všetkých pridružených finančných, bezpečnostných a obchodných činností, ktoré sú s tým spojené;
 - d) zvýšenie kapitálu prostredníctvom úverov, emisie záruk alebo emisie cenných papierov spoločnosťou, ak účelom takejto činnosti je dosiahnutie cieľov uvedených v tomto článku pre samotnú spoločnosť lodnej dopravy alebo pre iné spoločnosti lodnej dopravy v rámci tej istej skupiny; [...]
 - e) vykonávanie takých iných činností v námornom sektore, ktoré môže minister na odporúčanie úradu z času na čas predpisom nariadiť ako činnosti spĺňajúce podmienky na vyššie uvedené účely.“

⁽⁴⁾ „Lode oprávnené na daň z tonáže“ podľa maltských právnych predpisov sú lode, ktoré sú vzhľadom na svoju činnosť oprávnené na režim dane z tonáže, pozri oddiel 4.2.1.1 tohto rozhodnutia.

⁽⁵⁾ Kapitola 234 zákona o obchodnej lodnej doprave, úradný vestník maltskej vlády, dodatok zo 6. apríla 1973 (ďalej len „zákon o obchodnej lodnej doprave“).

⁽⁶⁾ Kapitola 234.43 predpisu o obchodnej lodnej doprave (zdaňovanie a iné záležitosti týkajúce sa lodných organizácií), úradný vestník maltskej vlády č. 17,574 z 30. apríla 2004.

⁽⁷⁾ Kapitola 123 zákona o dani z príjmov, úradný vestník maltskej vlády z 1. januára 1949 (ďalej len „zákon o dani z príjmov“).

⁽⁸⁾ „Dane z tonáže“ v širšom zmysle znamenajú dane, ktoré je každá loď povinná zaplatiť, najmä registračný poplatok. Je dôležité poznamenať, že hoci všetky námorné plavidlá registrované na Malte platia daň z tonáže ako registračný poplatok, nie všetky tieto plavidlá majú nárok na oslobodenie od dane z príjmov. Plavidlá v režime dane z tonáže, ktoré sú oprávnené na zdanenie tonáže a zároveň sú oslobodené od dane z príjmov, sa na Malte označujú ako „lode oprávnené na daň z tonáže“.

⁽⁹⁾ Vymedzenie pojmu „loď oprávnená na daň z tonáže“ sa uvádza v poznámke pod čiarou č. 4.

⁽¹⁰⁾ Článok 84(Z) ods. 1 zákona o obchodnej lodnej doprave.

- (10) Režim dane z tonáže sa vzťahuje na príjmy plynúce z námorných dopravných činností⁽¹¹⁾. V zdaňovacom predpise sa vyžaduje zabezpečenie oddelenia účtov týkajúcich sa námorných dopravných činností a iných činností⁽¹²⁾. „Námorné dopravné činnosti“ sú definované ako „medzinárodná námorná preprava tovaru alebo cestujúcich alebo poskytovanie iných služieb lodí alebo loďou, ktoré môžu byť k tejto preprave pridružené alebo s ňou môžu súvisieť vrátane vlastníctva, prenájmu alebo akejkoľvek inej prevádzky lode využívanej na všetky alebo niektorú z vyššie uvedených činností alebo ktoré môžu byť inak predpísané.“⁽¹³⁾
- (11) V článku 85 ods. 1 zákona o obchodnej lodnej doprave sa stanovujú požiadavky, na základe ktorých možno loď klasifikovať ako „loď oprávnenú na daň z tonáže“, a teda ako oprávnenú na využívanie režimu dane z tonáže: „Loď oprávnená na daň z tonáže“ je „loď, ktorú ministerstvo vyhlásilo za loď oprávnenú na daň z tonáže podľa článku 85A tohto zákona alebo loď Spoločenstva s hmotnosťou najmenej 1 000 netto ton, ktorú plne vlastní, prenajíma, riadi, spravuje alebo prevádzkuje spoločnosť lodnej dopravy“. Článok 85A ods. 1 zákona o obchodnej lodnej doprave umožňuje každú loď vrátane lodí, ktoré majú menej ako 1 000 netto ton⁽¹⁴⁾, vyhlásiť za „loď oprávnenú na daň z tonáže“, a teda za oprávnenú na využívanie režimu dane z tonáže. Súčasné znenie špecifikuje, že to možno vykonať „bez ohľadu na operácie alebo obchod, na ktoré sa využíva“ a za podmienok, ktoré zodpovedný minister „považuje za vhodné“.
- (12) Príjmy plynúce z námorných dopravných činností licencovanej spoločnosti lodnej dopravy sú oslobodené od dane z príjmov podľa zákona o dani z príjmov⁽¹⁵⁾.
- (13) Možno zhrnúť, že plavidlá v režime dane z tonáže (ďalej len „lode oprávnené na daň z tonáže“), ktoré sú oprávnené na zdanenie tonáže a zároveň sú oslobodené od dane z príjmov, sú plavidlá, ktoré „plne vlastní, prenajíma, riadi, spravuje alebo prevádzkuje spoločnosť lodnej dopravy“⁽¹⁶⁾ a ktoré sa využívajú na námorné dopravné činnosti.⁽¹⁷⁾
- (14) Okrem toho sú podľa zákona o dani z príjmov od zdanenia oslobodené všetky príjmy, zisky alebo výnosy licencovanej spoločnosti lodnej dopravy plynúce z predaja alebo iného prevodu lode oprávnenej na daň z tonáže alebo z prevodu akýchkoľvek práv na získanie lode, ktorú po jej dodaní alebo dokončení možno klasifikovať ako loď oprávnenú na daň z tonáže⁽¹⁸⁾.

2.1.2. Špecifické druhy príjmov a činností oprávnených na daň z tonáže

2.1.2.1. Prenájom lodí bez posádky

- (15) Podľa maltských právnych predpisov sú všetky príjmy plynúce z prenájmu lodí bez posádky bez obmedzení oprávnené na zdanenie tonáže.

2.1.2.2. Prenájom lodí s posádkou na určitý čas alebo plavbu

- (16) Vzhľadom na široké vymedzenie pojmu „spoločnosť lodnej dopravy“⁽¹⁹⁾ v kombinácii so širokým vymedzením pojmu „námorné dopravné činnosti“⁽²⁰⁾ v maltských právnych predpisoch možno tieto predpisy vykladať tak, že zisky čisto obchodných správcov lodí bez zodpovednosti za posádku alebo technické riadenie (to znamená spoločností, ktoré uzatvoria zmluvu o preprave a ktoré na poskytnutie danej služby využívajú iné spoločnosti tým, že si prenajú loď s posádkou na určitý čas alebo plavbu), sú oprávnené na daň z tonáže.
- (17) Na používanie lodí s posádkou na určitý čas alebo plavbu sa vzťahujú požiadavky na podiel tonáže pod vlajkou, ktoré sú uvedené v odôvodnení 24. V súčasnosti však neexistuje explicitné pravidlo, pokiaľ ide o minimálnu požiadavku EHP na podiel tonáže pod vlajkou pre nových účastníkov režimu dane z tonáže.

⁽¹¹⁾ Článok 3 ods. 1 písm. a) zdaňovacieho predpisu.

⁽¹²⁾ Článok 3 ods. 4 zdaňovacieho predpisu.

⁽¹³⁾ Článok 85 zákona o obchodnej lodnej doprave.

⁽¹⁴⁾ Pozri odôvodnenie 7 rozhodnutia o začatí konania.

⁽¹⁵⁾ Článok 3 ods. 1 písm. a) zdaňovacieho predpisu.

⁽¹⁶⁾ Článok 85 ods. 1 zákona o obchodnej lodnej doprave.

⁽¹⁷⁾ Pozri odôvodnenie 10.

⁽¹⁸⁾ Článok 3 ods. 1 písm. b) zdaňovacieho predpisu.

⁽¹⁹⁾ Pozri odôvodnenie 9.

⁽²⁰⁾ Pozri odôvodnenie 10.

- (18) Dňa 6. januára 2012 generálny tajomník pre lodnú dopravu vydal vnútorné pravidlá o oprávnenosti na uplatňovanie maltského režimu dane z tonáže („pravidlá vnútorného postupu z roku 2012“) ⁽²¹⁾. Zahŕňajú obmedzenie týkajúce sa prenájmu lodí s posádkou na určitý čas a podobných činností ako percenta z celkovej tonáže flotily. Ten istý vnútorný postup umožňuje výnimky až na obdobie troch rokov:

„V čase vstupu do režimu dane z tonáže celková čistá tonáž prenajímaných lodí využívaných v režime zdanenia tonáže nepresiahne 80 % celkovej čistej tonáže všetkých lodí prenajímaných a prevádzkovaných kvalifikovaným nájomcom a akoukoľvek inou organizáciou, ktorá je súčasťou tej istej skupiny. Prenajímaná loď je loď s posádkou prenajatá na určitý čas alebo plavbu alebo na základe zmluvy o prenájme. Prevádzkované lode sú vlastné lode alebo lode prenajaté bez posádky. Toto percento môže dosiahnuť 90 % za predpokladu, že každá prenajímaná loď sa plaví pod vlajkou Spoločenstva alebo je plne riadená (posádka a technické riadenie) z územia EÚ/EHP. Po vstupe do režimu môže nájomca zvýšiť percentuálnu čistú tonáž prenajatú z vyššie uvedeného maxima za predpokladu, že toto navýšenie nebude trvať viac ako tri po sebe nasledujúce daňové obdobia“.

2.1.2.3. Pridružené príjmy

- (19) V súvislosti s prepravou nákladu a cestujúcich sa v pravidlách vnútorného postupu z roku 2012 stanovujú niektoré podrobnosti, pokiaľ ide o otázku, na ktoré „pridružené činnosti“ by sa podľa maltských orgánov bežne vzťahovala definícia „národných dopravných činností“. Uvádza sa v nich, že vo všeobecnosti „Všetky činnosti v rámci prevádzky oprávnených lodí, ktoré sú podstatne spojené s ponúkanou službou prevádzky lode a tvoria jej bežnú časť, by mali byť oprávnené na režim dane z tonáže“. V tejto súvislosti sú špecifikované najmä tieto činnosti:
- a) pokiaľ ide o námornú prepravu cestujúcich (výletné lode), všetky činnosti týkajúce sa hotelov, stravovania, zábavy a maloobchodu na palube oprávnenej lode za predpokladu, že tieto služby sa vykonávajú ako pridružené činnosti súvisiace s činnosťou prepravy cestujúcich po mori touto loďou a sú všetky spotrebované alebo použité na palube tejto lode;
 - b) prevádzka kancelárskych zariadení v súvislosti s námornými dopravnými činnosťami podliehajúcimi dani z tonáže;
 - c) prevádzka zariadení na predaj cestovných lístkov a terminálov pre cestujúcich v súvislosti s námornými dopravnými činnosťami podliehajúcimi dani z tonáže ⁽²²⁾;
 - d) poskytovanie exkurzií pre cestujúcich oprávnenej lode prevádzkovej spoločnosťou, kde každému cestujúcemu zostáva jeho kajuta výlučne k jeho dispozícii;
 - e) akýkoľvek úrok alebo podobný výnos z prevádzkového kapitálu, ak sa takýto úrok/výnos používa na účely financovania licencovanej spoločnosti lodnej dopravy alebo jej námorných dopravných činností, a/alebo získanie a údržba lode oprávnenej na daň z tonáže.
- (20) Podľa výkladu Malty činnosť opísaná v odôvodnení 19 písm. a), a najmä spotreba alebo použitie na palube, zahŕňa všetky príjmy z tovarov a služieb predávaných cestujúcim, ktorým ich kajuta na palube zostáva výlučne k dispozícii, pokiaľ príjmy lode pochádzajú najmä z tradičných príjmov z námornej lodnej dopravy.

2.1.3. Úroveň dane z tonáže

- (21) Malta ukladá ročnú daň z tonáže vo forme paušálnej sumy ⁽²³⁾:

Tabuľka 1

Loď s čistou tonážou (netto tony)		Ročná daň z tonáže
0	2 500	1 000 EUR
2 500	8 000	1 000 EUR plus 40 centov za každú netto tonu nad 2 500 netto ton
8 000	10 000	3 200 EUR plus 19 centov za každú netto tonu nad 8 000 netto ton

⁽²¹⁾ Oznámenie o obchodnej lodnej doprave, vnútorný postup, maltský dopravný úrad, riaditeľstvo pre obchodnú lodnú dopravu, vydané generálnym tajomníkom pre lodnú dopravu a námorníctvo 6. januára 2012.

⁽²²⁾ Ide o príjmy z predaja lístkov spojené s námornou dopravou alebo kombinovanou dopravou, ktorej súčasťou je aj námorná doprava. Príslušnými nákladmi, na ktoré sa vzťahuje daň z tonáže, sú náklady na prevádzku predajní cestovných lístkov a predaj cestovných lístkov na termináli.

⁽²³⁾ Pozri časť B prvého dodatku k zákonu o obchodnej lodnej doprave.

Lod' s čistou tonážou (netto tony)		Ročná daň z tonáže
10 000	15 000	3 580 EUR plus 14 centov za každú netto tonu nad 10 000 netto ton
15 000	20 000	4 280 EUR plus 12 centov za každú netto tonu nad 15 000 netto ton
20 000	30 000	4 880 EUR plus 9 centov za každú netto tonu nad 20 000 netto ton
30 000	50 000	5 780 EUR plus 7 centov za každú netto tonu nad 30 000 netto ton
Nad 50 000		7 180 EUR plus 5 centov za každú netto tonu nad 50 000 netto ton

- (22) Štandardná sadzba sa upravuje v závislosti od veku lode. Štandardná sadzba sa uplatňuje iba na lode staré 10 – 15 rokov. Lode staršie ako 15 rokov podliehajú príplatku až do výšky 50 %. V prípade lodí starých 0 – 5 rokov sa uplatňuje zníženie o 30 %, v prípade lodí starých 5 – 10 rokov toto zníženie predstavuje 15 % ⁽²⁴⁾.
- (23) V prvom dodatku k zákonu o obchodnej lodnej doprave sa uvádza, že „minister môže za takých podmienok, ktoré považuje za vhodné, oslobodiť akúkoľvek loď alebo akúkoľvek triedu lodí od zaplattenia všetkých poplatkov alebo ich časti splatných podľa týchto predpisov.“

2.1.4. Požiadavka na podiel tonáže pod vlajkou

- (24) Podľa článku 85A ods. 2 zákona o obchodnej lodnej doprave loď, ktorá sa neplaví pod vlajkou Spoločenstva, môže byť vyhlásená za „loď oprávnenú na daň z tonáže“, ak: ⁽²⁵⁾
- a) licencovaná spoločnosť lodnej dopravy vlastní, riadi alebo prevádzkuje aspoň 60 % svojej celkovej tonáže pod vlajkou Spoločenstva; alebo
 - b) percentuálny podiel celkovej tonáže licencovanej spoločnosti lodnej dopravy, ktorá sa plaví pod vlajkou Spoločenstva, bezprostredne po tom, ako spoločnosť lodnej dopravy začala prevádzkovať loď, nie je nižšie ako percentuálny podiel celkovej tonáže spoločnosti lodnej dopravy, ktorá sa plavila pod vlajkou Spoločenstva k referenčnému dátumu ⁽²⁶⁾, alebo v prípade správcov lodí jeden rok od dátumu, keď správca lode začal svoju činnosť (ak je to neskôr ako referenčný dátum), alebo
 - c) percentuálny podiel tonáže pod vlajkou Spoločenstva prijímajúcej spoločnosti sa neznížil počas obdobia troch rokov alebo počas kratšieho obdobia, v ktorom príjemca režimu dane z tonáže existoval.
- (25) Ak požiadavky uvedené v písmene b) alebo c) nie sú splnené, loď, ktorá sa neplaví pod vlajkou Spoločenstva, stále môže vstúpiť do režimu dane z tonáže, ak sa príjemca zaviazal, že zvýši alebo aspoň zachová podiel tonáže pod vlajkou jedného z členských štátov, ktorá sa pod takouto vlajkou plavila k referenčnému dátumu.

2.1.5. Opatrenia účelovej viazanosti

- (26) Všeobecné ustanovenia maltského daňového práva proti zneužívaniu, v ktorých sa stanovuje, že na režimy, ktorých cieľom je umelo znížiť sumy daní, by sa nemalo prihliadať, sa uplatňujú aj na režim dane z tonáže ⁽²⁷⁾.
- (27) Prechod medzi režimom zdaňovania tonáže a všeobecným režimom zdanenia príjmov právnických osôb na účely optimalizácie daňového základu je obmedzený skutočnosťou, že rozhodnutie o odchode z režimu zdanenia tonáže je neodvolateľné ⁽²⁸⁾.

⁽²⁴⁾ Presné zníženia a zvýšenia sú uvedené v časti C prvého dodatku k zákonu o obchodnej lodnej doprave.

⁽²⁵⁾ Ako Malta objasňuje, pojem „vlajka Spoločenstva“ v maltských právnych predpisoch sa vzťahuje na plavidlá plaviace sa pod vlajkou EÚ a EHP.

⁽²⁶⁾ Ako sa uvádza v článkoch 2 a 3 zdaňovacieho predpisu, referenčným dátumom je 17. január 2004 pre spoločnosti lodnej dopravy a 11. jún 2009 pre správcov lodí (v súlade s kapitolami 3 a 12 usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci pre námornú dopravu (Ú. v. EÚ C 13, 17.1.2004, s. 3), ďalej len „usmernenia pre námornú dopravu“, a kapitolou 5 oznámenia Komisie poskytujúceho vysvetlenie k štátnej pomoci spoločnostiam pre správu lodí (Ú. v. EÚ C 132, 11.6.2009, s. 6).

⁽²⁷⁾ Článok 51 zákona o dani z príjmov.

⁽²⁸⁾ Nariadenie 6 zdaňovacieho predpisu.

- (28) Pokiaľ ide o jednotlivé roky, na ktoré sa uplatňuje daň z tonáže, príslušná spoločnosť lodnej dopravy musí viesť oddelené účty jasne rozlišujúce medzi platbami a príjmami v súvislosti s námornými dopravnými činnosťami a príjmami z akejkoľvek inej činnosti ⁽²⁹⁾.

2.1.6. Oslobodenie od zdaňovania kapitálových ziskov vyplývajúcich z predaja alebo prevodu lodí

- (29) Kapitálové zisky vyplývajúce z predaja alebo prevodu lodí oprávnených na daň z tonáže a podobných operácií sú oslobodené od zdanenia ⁽³⁰⁾. Na toto oslobodenie sa nevzťahujú žiadne obmedzenia.

2.1.7. Oslobodenie od zdaňovania dividend v súvislosti s akciami v lodných spoločnostiach

- (30) V článku 3 ods. 1 písm. a) zdaňovacieho predpisu sa stanovuje, že „v súvislosti s príjmami nebude podľa zákona o dani z príjmov účtovaná ani splatná žiadna ďalšia daň, pokiaľ takéto príjmy vyplývajú z námorných dopravných činností licencovanej spoločnosti lodnej dopravy“ za predpokladu, že spoločnosť lodnej dopravy riadne zaplatila všetky príslušné poplatky a dane. Toto oslobodenie od dane sa uplatňuje v celom reťazci vlastníctva ⁽³¹⁾.

- (31) Pokiaľ ide o všeobecný systém zdaňovania príjmov, zaobchádzanie s dividendami pre akcionárov upravuje článok 68 zákona o dani z príjmov, v ktorom sa stanovuje:

„68. 1. a) Každá osoba, ktorá nemá pobyt alebo sídlo na Malte, alebo každá osoba, ktorá má pobyt na Malte a poberá dividendu vyplácanú zo ziskov priradených ktorémukoľvek zo zdanených účtov iných ako konečný daňový účet, nie je povinná zverejniť existenciu takejto dividendy v akomkoľvek daňovom priznaní podanom podľa ustanovení zákona o dani z príjmov.

b) Žiadnej osobe sa podľa tohto zákona nesmie účtovať ďalšia daň v súvislosti s príjmom uvedeným v písmene a).

c) Dividendy vyplatené zo ziskov priradených konečnému daňovému účtu nepodliehajú ďalšej dani a netvoria súčasť zdaniteľných príjmov žiadnej osoby a žiadna osoba si nemôže nárokovať úľavu alebo vrátenie akejkoľvek dane, ktorá z takýchto ziskov bola priamo alebo nepriamo zaplatená...“

- (32) Praktickým účinkom článku 68 zákona o dani z príjmov je, že zisky rozdelené ako dividendy na úrovni akcionárov nepodliehajú ďalšej dani. Treba poznamenať, že príjemcovia ani nemajú povinnosť zverejňovať takéto dividendy.

2.1.8. Oslobodenie od zdaňovania kapitálových ziskov v súvislosti s akciami v lodných spoločnostiach

- (33) Organizácie, ktoré vlastnia majetkové podiely v spoločnostiach lodnej dopravy, a akcionári neplatia daň z príjmov z kapitálových ziskov vyplývajúcich z prevodu týchto majetkových podielov za predpokladu, že spoločnosť, v ktorej majú majetkový podiel, obmedzuje svoju činnosť na námorné dopravné činnosti ⁽³²⁾. Toto oslobodenie sa uplatňuje v celom reťazci vlastníctva ⁽³³⁾.

- (34) Zákon o dani z príjmov ukladá daň z určitých kapitálových ziskov. Tieto kapitálové zisky sú presne vymedzené v článku 5 ods. 1 zákona o dani z príjmov a v zásade zahŕňajú tie kapitálové zisky, ktoré vyplývajú z transakcií v súvislosti s nehnuteľnosťami, cennými papiermi a partnerstvami. Zdaniteľné kapitálové zisky sú zoskupené s ostatnými príjmami daňovníkov a v prípade spoločností podliehajú paušálnej dani na úrovni 35 %.

- (35) V článku 12 ods. 1 písm. c) bod ii) zákona o dani z príjmov sa stanovuje oslobodenie od dane pre osoby, ktoré nemajú pobyt na Malte. Konkrétne akékoľvek výnosy alebo zisky nadobudnuté ktoroukoľvek osobou, ktorá nemá pobyt alebo sídlo na Malte, pri prevode akýchkoľvek akcií alebo cenných papierov v spoločnosti, ktorá nie je majetkovou spoločnosťou, sú oslobodené od dane za predpokladu, že skutočným vlastníkom výnosu je osoba, ktorá nemá pobyt ani sídlo na Malte, a táto osoba nie je vo vlastníctve alebo pod kontrolou jednotlivca alebo jednotlivcov, ktorí majú obvyklý pobyt na Malte.

⁽²⁹⁾ Článok 3 ods. 4 zdaňovacieho predpisu.

⁽³⁰⁾ Článok 3 ods. 1 písm. b) zdaňovacieho predpisu.

⁽³¹⁾ Článok 3 ods. 1 písm. b) zdaňovacieho predpisu.

⁽³²⁾ Článok 3 ods. 1 písm. c) zdaňovacieho predpisu.

⁽³³⁾ Článok 3 ods. 3 zdaňovacieho predpisu.

2.1.9. *Oslobodenie od zdaňovania úrokov alebo iných príjmov splatných v súvislosti s financovaním lodných spoločností alebo lodí oprávnených na daň z tonáže*

- (36) V zákone o obchodnej lodnej doprave sa stanovuje, že okrem vlastníctva, prevádzkovania, správy a riadenia lode alebo lodí registrovaných na Malte alebo plaviacich sa pod vlajkou iného štátu a vykonávania všetkých pridružených finančných, bezpečnostných a obchodných činností, ktoré sú s tým spojené ⁽³⁴⁾, sa spoločnosť klasifikuje ako spoločnosť lodnej dopravy, ak je jej hlavným predmetom činnosti – a za predpokladu získania licencie od generálneho riaditeľa lodnej dopravy – „zvyšovanie kapitálu prostredníctvom úverov, emisie záruk alebo emisie cenných papierov pre samotnú spoločnosť lodnej dopravy alebo inej spoločnosti lodnej dopravy v rámci tej istej skupiny“ ⁽³⁵⁾ alebo „ak vykonáva takéto iné činnosti v námornom sektore, ktoré môže minister na odporúčanie úradu z času na čas nariadiť predpisom ako činnosti spĺňajúce podmienky na vyššie uvedené účely.“ ⁽³⁶⁾
- (37) V článku 3 ods. 2 zdaňovacieho predpisu sa stanovuje, že podľa zákona o dani z príjmov sa z úrokov alebo iných príjmov splatných v súvislosti s financovaním činností licencovaných spoločností lodnej dopravy uvedených v článku 84Z ods. 1 zákona o obchodnej lodnej doprave alebo financovaním lode oprávnenej na daň z tonáže nebude účtovať žiadna daň. Podľa tohto ustanovenia sa toto oslobodenie vzťahuje iba na licencované banky, úverové alebo finančné inštitúcie, ktoré majú sídlo na Malte, a poskytuje sa len na výslovnú žiadosť adresovanú príslušným orgánom.
- (38) Úvery a záruky od finančných inštitúcií vlastníkom lodí, ako aj prevádzkovateľom, manažérom alebo správcom lodí by preto potenciálne podľa zákona o dani z príjmov mohli byť oslobodené od zdaňovania ziskov vyplývajúcich z príslušných činností ⁽³⁷⁾.
- (39) Maltské orgány potvrdili, že od pristúpenia Malty k Európskej únii nebola udelená žiadna licencia žiadnej inej spoločnosti, než sú spoločnosti, ktoré sú aktívne vo vlastníctve, prevádzke (na základe prenájmu alebo inak), správe a riadení lode alebo lodí, a že žiadna banka, úverová alebo finančná inštitúcia v zmysle článku 84Z ods. 1 zákona o obchodnej lodnej doprave nevyužila takúto výhodu.

2.1.10. *Oslobodenie od dane z listín a prevodov*

- (40) Na prevody obchodovateľných cenných papierov, nehnuteľností, aukčný predaj a poistné zmluvy sa vzťahuje zákon o dani z listín a prevodov ⁽³⁸⁾. Obchodovateľné cenné papiere sú definované ako „podiel na základnom imaní spoločnosti a listiny reprezentujúce tú istú spoločnosť“ ⁽³⁹⁾.
- (41) V zdaňovacom predpise ⁽⁴⁰⁾ sa uvádza, že v súvislosti s týmito činnosťami sa neplatí žiadna daň: i) registrácia lode oprávnenej na daň z tonáže podľa zákona o obchodnej lodnej doprave; ii) emisia alebo pridelenie akéhokoľvek cenného papiera alebo podielu licencovanej spoločnosti lodnej dopravy; iii) nákup, prevod, postúpenie akéhokoľvek cenného papiera alebo podielu ktorejkoľvek licencovanej spoločnosti lodnej dopravy; iv) predaj alebo prevod lode oprávnenej na daň z tonáže; v) registrácia, prevod alebo zrušenie hypotéky alebo iných poplatkov v súvislosti s akoukoľvek loďou alebo spoločnosťou lodnej dopravy; vi) priradenie akýchkoľvek práv a záujmov alebo prevzatie záväzkov v súvislosti s akoukoľvek loďou.
- (42) Zákon o dani z listín a prevodov ⁽⁴¹⁾ ukladá daň z transakcií týkajúcich sa cenných papierov vo výške dvoch eur za každých sto eur zo sumy, účtovnej hodnoty alebo reálnej hodnoty obchodovateľného cenného papiera, podľa toho, ktorá z týchto hodnôt je vyššia.
- (43) Žiadna daň sa však nevzťahuje na transakcie týkajúce sa cenných papierov spoločnosti, v ktorej viac ako polovicu splateného základného imania, hlasovacích práv a práv na zisky majú osoby, ktoré nemajú pobyt alebo sídlo na Malte a nie sú priamo alebo nepriamo vlastnené alebo kontrolované osobami s pobytom alebo sídlom na Malte, za predpokladu, že spoločnosť má väčšinu svojich obchodných záujmov mimo Malty ⁽⁴²⁾.
- (44) Od poplatkov sú vo všeobecnosti oslobodené aj prevody v rámci skupiny, ktoré sa vykonávajú v súvislosti so skupinovou reštrukturalizáciou ⁽⁴³⁾. Existuje značné množstvo ďalších oslobodení, ktoré sú väčšinou zamerané na rôzne právnické osoby s významnými medzinárodnými záujmami, ale aj na iné okolnosti, napríklad na subjekty kolektívneho investovania.

⁽³⁴⁾ Článok 84Z ods. 1 písm. a) až c) zákona o obchodnej lodnej doprave.

⁽³⁵⁾ Článok 84Z ods. 1 písm. d) zákona o obchodnej lodnej doprave.

⁽³⁶⁾ Článok 84Z ods. 1 písm. e) zákona o obchodnej lodnej doprave.

⁽³⁷⁾ Článok 84Z ods. 1 písm. d) zákona o obchodnej lodnej doprave a článok 3 ods. 2 zdaňovacieho predpisu.

⁽³⁸⁾ Kapitola 364 zákona o daniach z listín a prevodov, úradný vestník maltskej vlády z 25. novembra 1992.

⁽³⁹⁾ Článok 2 zákona o dani z listín a prevodov.

⁽⁴⁰⁾ Článok 5 zdaňovacieho predpisu.

⁽⁴¹⁾ Článok 42 ods. 1 zákona o dani z listín a prevodov.

⁽⁴²⁾ Článok 47 ods. 3 a 4 zákona o dani z listín a prevodov.

⁽⁴³⁾ Článok 42 ods. 1 písm. b) zákona o dani z listín a prevodov.

3. DÔVODY NA ZAČATIE FORMÁLNEHO VYŠETROVACIEHO KONANIA

- (45) Rozhodnutie o začatí konania vyvolalo pochybnosti o zlučiteľnosti opatrení opísaných v oddieloch 2.1 až 2.8 s vnútorným trhom, a najmä s usmerneniami pre námornú dopravu ⁽⁴⁴⁾.
- (46) Pokiaľ ide o opatrenia týkajúce sa dane z tonáže, Komisia mala tieto pochybnosti:
- a) Usmernenia pre námornú dopravu obmedzujú uplatňovanie dane z tonáže na lode používané na účely námornej dopravy, ktorá je definovaná ako „*námorná preprava tovaru a osôb*“ ⁽⁴⁵⁾. Táto definícia však podľa všetkého nie je v zákone o obchodnej lodnej doprave zohľadnená. Maltský režim okrem toho dáva ministrovi právomoc odkloniť sa od všeobecných požiadaviek stanovených v zákone o obchodnej lodnej doprave. Komisia sa vyjadrila, že zisky z lodí, ktoré sa nevyužívajú na činnosti námornej dopravy, by nemali byť oprávnené na daň z tonáže. V tejto súvislosti Komisia usúdila, že rybárske plavidlá, pontóny, nákladné člny, jachty, výletné plavidlá a ropné plošiny sú podľa všetkého v maltskom režime dane z tonáže oprávnené na daň z tonáže, vyjadrila však pochybnosti, či je to opodstatnené.
 - b) Neexistencia jasných ustanovení o služobných/podporných plavidlách, remorkéroch a bagroch viedla Komisiu k ďalším pochybnostiam o tom, či je zabezpečené dodržiavanie pravidiel stanovených v usmerneniach pre námornú dopravu.
 - c) Pokiaľ ide o kapitálové zisky z predaja lodí, Komisia má pochybnosti, či sa oslobodené transakcie obmedzovali na lode zakúpené a predávané lodnými spoločnosťami, pričom boli zdaňované v režime dane z tonáže.
 - d) Komisia usúdila, že neexistencia jasných obmedzení oprávnenosti pridružených činností môže viesť k poskytnutiu nezlučiteľnej pomoci, najmä v prípade predaja určitého tovaru na palube výletných plavidiel.
 - e) Pokiaľ ide o lode, ktoré boli jasne zapojené do oprávnených činností, Komisia usúdila, že daňové výhody by sa nemali rozšíriť na všetkých účastníkov trhu, ktorí sa nejakým spôsobom podieľali na činnostiach týchto lodí. Prenajímatelia lodí, ktorí sami nevykonávajú žiadnu činnosť námornej dopravy, by nemali mať výhodu z dane z tonáže. Okrem toho Komisia mala pochybnosti, pokiaľ ide o neobmedzenú oprávnenosť subjektov, ktoré si najímajú lode s posádkou na určitý čas, a podobných spoločností na daň z tonáže.
 - f) Komisia vyjadrila pochybnosti, či úroveň zdanenia bola vo všetkých prípadoch v súlade s požiadavkami, s ktorými Komisia v minulosti súhlasila v prípade iných členských štátov.
 - g) Komisia mala pochybnosti aj o tom, či požiadavky na podiel tonáže pod vlajkou, ako aj opatrenia účelovej viazanosti boli primerané.
 - h) Komisia spochybnila daňové zaobchádzanie s dividendami z akcií lodných spoločností.
 - i) Komisia takisto spochybnila zlučiteľnosť oslobodenia od zdanenia kapitálových ziskov týkajúcich sa podielov v lodných spoločnostiach s vnútorným trhom.
 - j) Komisia spochybnila zlučiteľnosť oslobodenia lodí od dane z listín a prevodov s vnútorným trhom. Tieto oslobodenia sú podľa všetkého potenciálne prospešné pre hospodárske subjekty, ktoré nie sú nevyhnutne skutočnými lodnými spoločnosťami (najmä akcionárov).
 - k) Komisia tiež usúdila, že oslobodenie ziskov z predaja lodí a financovania lodných spoločností od zdaňovania príjmov nie je v súlade s usmerneniami pre námornú dopravu.

4. PRIPOMIENKY A ZÁVÄZKY MALTY

4.1. Úvod

- (47) Malta zdôrazňuje, že pri uplatňovaní dane z tonáže mala vždy na zreteli rešpektovanie spravodlivej hospodárskej súťaže a usmernení pre námornú dopravu.

⁽⁴⁴⁾ Oznámenie Komisie K(2004) 43, usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci pre námornú dopravu (Ú. v. EÚ C 13, 17.1.2004, s. 3).

⁽⁴⁵⁾ Usmernenia pre námornú dopravu výslovne odkazujú na definíciu námornej dopravy v nariadení Rady (EHS) č. 4055/86 z 22. decembra 1986, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovať služby na námornú dopravu medzi členskými štátmi a medzi členskými štátmi a tretími krajinami (Ú. v. ES L 378, 31.12.1986, s. 1), a v nariadení Rady (EHS) č. 3577/92 zo 7. decembra 1992, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotaž) (Ú. v. ES L 364, 12.12.1992, s. 7).

- (48) Maltský režim sa v praxi vždy obmedzoval na plavidlá, ktoré Komisia uznala za oprávnené na zdanenie tonáže (v zásade plavidlá vykonávajúce medzinárodnú prepravu tovaru a cestujúcich). Na pridružené služby, ako je financovanie a sprostredkovanie, sa daň z tonáže nevzťahuje.
- (49) Na konci decembra 2015 registrovaná hrubá tonáž pod maltskou vlajkou predstavovala 66,2 milióna ton (viac ako 3 000 plavidiel). Flotila plaviaca sa pod maltskou vlajkou je základnou zložkou námornej činnosti Malty a má zásadný vplyv na ekonomickú životaschopnosť maltského námorného priemyslu ako takého, a to najmä vzhľadom na situáciu Malty ako malého ostrova na periférii Únie a na jej multiplikačný účinok na maltskú ekonomiku.
- (50) Tento údaj by sa mal porovnať so 462 plavidlami v maltskom režime dane z tonáže s celkovou hrubou tonážou 10,4 milióna ton na konci roka 2015.
- (51) Tie lode, ktoré využívajú maltský režim dane z tonáže, sa plavia pod maltskou vlajkou, s výnimkou dvoch lodí, ktoré sa plavia pod nórskou vlajkou. Žiadna z príslušných lodí nie je prevádzkovaná na základe prenájmu lode bez posádky tretím stranám alebo na základe prenájmu lode s posádkou na určitý čas alebo plavbu.
- (52) Lode prevádzkované komerčne v maltských teritoriálnych vodách maltský režim dane z tonáže nevyužívajú. Tie sa podieľajú predovšetkým na prístavných operáciách, ako je tankovanie lodného paliva, preprava a výletné plavby a zamestnávajú veľký počet maltských námorníkov.
- (53) Je potrebné rozlišovať medzi loďami, ktoré sú prevádzkované komerčne a podieľajú sa na preprave turistov/nákladu v maltských teritoriálnych vodách, a loďami, ktoré sú zapojené do medzinárodného obchodu. Na maltský režim dane z tonáže sú oprávnené len lode zapojené do medzinárodného obchodu.

4.2. Režim dane z tonáže

4.2.1. Plavidlá oprávnené na zdanenie tonáže

4.2.1.1. Všeobecné pripomienky

- (54) Podľa prvého dodatku zákona o obchodnej lodnej doprave je daň z tonáže splatná v súvislosti so všetkými plavidlami registrovanými na Malte vrátane rybárskych plavidiel a rekreačných jacht.
- (55) Malta však zdôrazňuje, že nie všetky typy plavidiel sú oprávnené na využívanie režimu dane z tonáže. Týka sa to napríklad rybárskych plavidiel a rekreačných jacht. Na využívanie režimu dane z tonáže nie je oprávnená ani licencovaná spoločnosť lodnej dopravy, ktorá vlastní, prevádzkuje alebo riadi takéto plavidlá v súvislosti so ziskom, ktorý tieto plavidlá danej spoločnosti prinášajú.
- (56) Plavidlá, ktoré sa nezapájajú do námorných dopravných činností, ako sú rybárske plavidlá a rekreačné jachty, musia na Malte okrem registračných poplatkov a ročných poplatkov zaplatiť daň zo svojich zdaniteľných príjmov na základe tonáže splatnej podľa zákona o obchodnej lodnej doprave. Tieto poplatky a dane sa na Malte tiež označujú ako „daň z tonáže“, ale len lode, ktoré Malta v minulosti označila ako „lode oprávnené na daň z tonáže“, sú povinné zaplatiť daň z tonáže na základe režimu dane z tonáže namiesto dane z príjmov podľa zákona o dani z príjmov.
- (57) V zdaňovacom predpise sa stanovuje oslobodenie od dane z príjmov iba v súvislosti s príjmami pochádzajúcimi z „námorných dopravných činností“. V pravidlách vnútorného postupu z roku 2012 sa uvádza zoznam plavidiel, ktoré nie sú oprávnené na zdanenie tonáže v rámci oslobodenia od riadneho zdaňovania príjmov, keďže príjmy pochádzajúce z týchto plavidiel sa nepovažujú za príjmy z „námorných dopravných činností“. Na takéto oslobodenie nie sú oprávnené najmä rybárske plavidlá, rekreačné jachty, pevné zariadenia na mori vrátane ropných plošín, ktoré sa nepoužívajú na námornú dopravu, remorkéry, ktoré nie sú určené na oceánsku plavbu, plávajúce žeriavy bez vlastného pohonu a plavidlá, ktorých hlavným účelom je prevádzka hazardných hier a/alebo kasína. Podmienky na oslobodenie od riadneho zdaňovania príjmov nespĺňajú ani mobilné plošiny a pontóny. Všetky tieto plavidlá jednoducho zaplatia registračný poplatok a ročný poplatok založený na ich tonáži, ktorý sa označuje ako „zdanenie tonáže“ alebo „daň z tonáže“, ale ktorý ich neoslobodzuje od riadneho zdaňovania príjmov.
- (58) Malta uviedla, že s cieľom predísť nedorozumeniam sa v budúcnosti registračný poplatok a ročný poplatok, ktorý rybárske plavidlá a podobné neoprávnené plavidlá platia, už nebude nazývať „daň z tonáže“.

- (59) Právomoc zodpovedného ministra akceptovať lode s hmotnosťou pod 1 000 netto ton neznamená, že na plavidlá, ktoré sa nezapájajú do námorných dopravných činností, by sa mala vzťahovať daň z tonáže. Táto právomoc nevylučuje potrebu, aby sa plavidlo zapojilo do medzinárodnej prepravy tovaru alebo cestujúcich.
- (60) V záujme zrozumiteľnosti sa článok 85A ods. 1 zákona o obchodnej lodnej doprave preformuluje takto: „Minister so súhlasom ministra zodpovedného za financie a za podmienok, ktoré sa považujú za primerané podľa tohto predpisu, môže vyhlásiť za loď oprávnenú na daň z tonáže loď akejkoľvek netto tonáže, ktorá sa využíva na námorné dopravné činnosti“.
- (61) Na zdaňovanie tonáže (s paralelným oslobodením od riadneho zdaňovania príjmov) boli na Malte ako oprávnené akceptované iba tie kategórie lodí, ktoré sú uvedené v tabuľke 2. V tabuľke 2 sa uvádza aj zloženie flotily v roku 2015.

Tabuľka 2

Typ lode	Celkový počet lodí oprávnených na daň z tonáže (december 2015)
nákladný čln	7
loď na hromadný náklad	113
loď na prepravu osobných automobilov	5
loď na prepravu cementu	2
komerčná jachta ⁽¹⁾	29
kontajner	12
loď na prepravu bežného nákladu	120
loď na prepravu cestujúcich	24
prevozná loď typu ro-ro (roll-on/roll-off)	5
podporné plavidlo ⁽²⁾	3
tanker	155
remorkér	2
SPOLU	477

⁽¹⁾ Jachty s celkovou dĺžkou 15 metrov, ktoré neprepravujú náklad ani viac ako 12 cestujúcich a nepoužívajú sa na rekreačné účely. Vzťahuje sa na ne kódex pre komerčné jachty, ktorý vydalo riaditeľstvo pre obchodnú lodnú dopravu maltského dopravného úradu; <http://www.transport.gov.mt/superyacht-registration/commercial-yacht-code>.

⁽²⁾ Podporné plavidlá možno rozdeliť na dva typy podľa operácií, ktoré vykonávajú: i) zásobovacie plavidlá používané na prepravu zásob a zariadení, ktoré pomáhajú pobrežným zariadeniam, a ii) prepravné plavidlá používané na prepravu posádky na zariadenia na mori a naspať alebo kombinácie obidvoch kategórií.

- (62) Malta potvrdila, že 100 % lodí využívajúcich oslobodenie od riadneho zdaňovania príjmov („maltská flotila oprávnená na daň z tonáže“) sa plaví pod vlajkou EÚ/EHP a je registrovaná v EÚ/EHP ⁽⁴⁶⁾ a že od roku 2004 žiadna loď, ktorá sa neplaví pod vlajkou EÚ/EHP, nebola súčasťou tejto flotily oprávnenej na daň z tonáže.
- (63) Pokiaľ ide o tonáž, maltská flotila oprávnená na daň z tonáže na konci roku 2015 predstavovala približne 10,4 milióna hrubých ton, čo je menej ako 20 % lodí registrovaných na Malte.

⁽⁴⁶⁾ Plavidlá prenajímané bez posádky sú registrované na Malte, ale môžu sa plaviť pod inou vlajkou. Jediné lode, ktoré využívajú daň z tonáže a neplavia sa pod vlajkou Malty, sa plavia pod vlajkou EÚ/EHP.

- (64) Malta predložila záväzok pokračovať v obmedzovaní plavidiel, ktoré sú oprávnené na režim dane z tonáže, na tie plavidlá, ktoré sa zapájajú do medzinárodnej námornej prepravy nákladu alebo cestujúcich a do niektorých ďalších námorných dopravných činností, ktoré Komisia na žiadosť iných členských štátov predtým schválila ako oprávnené na daň z tonáže v súlade s usmerneniami pre námornú dopravu.
- (65) Malta okrem toho spresní, že iba skutočné lodné spoločnosti budú môcť využívať režim zdaňovania tonáže, konkrétne spoločnosti, ktoré prevzali riziká a povinnosti týkajúce sa i) prevádzky lode, ktorá vykonáva námornú dopravu, ako sa vymedzuje v usmerneniach pre námornú dopravu ⁽⁴⁷⁾ (napr. povinnosti súvisiace s technickým riadením a obsadzovaním posádok) alebo ii) vykonávania námornej dopravy, ako sa vymedzuje v usmerneniach pre námornú dopravu (vrátane plavidiel prenajatých s posádkou za určitých podmienok) ⁽⁴⁸⁾.

4.2.1.2. Uplatňovanie dane z tonáže na nákladné člny

- (66) Nákladné člny, ktoré sa nezapájajú do „medzinárodnej prepravy tovaru“, nie sú oprávnené na maltský režim dane z tonáže bez ohľadu na to, či majú vlastný pohon alebo nie. Nákladné člny, ktoré sú určené a bežne používané na plavbu na otvorenom mori a ktoré sa tiež zapájajú do medzinárodnej námornej dopravy, môžu byť oprávnené na maltský režim dane z tonáže. Považuje sa to za potrebné v prípade nákladu, ktorý nemožno prepravovať konvenčnými plavidlami.
- (67) Energetický priemysel používa nákladné člny na prepravu komponentov ako sú kotvy, potrubia a reťaze, ktoré sa nedajú prepravovať na konvenčných lodiach. Moduly pre nové vrtné a výrobné plošiny a vrtné zariadenia sa tiež prepravujú nákladnými člnmi. Iné nákladné člny prepravujú zariadenia na kladenie potrubia v hlbkej vode alebo vysokokapacitné a stĺpové žeriavy. Nákladné člny bez vlastného pohonu sa používajú aj na zásobovanie elektrární uhlím.

4.2.1.3. Uplatňovanie dane z tonáže na výletné plavidlá

- (68) Výletné (osobné) lode spĺňajú podmienky na uplatnenie maltského režimu dane z tonáže. Malta zdôraznila, že Cyprus, Dánsko, Francúzsko, Nemecko, Írsko, Taliansko, Holandsko, Nórsko a Spojené kráľovstvo považujú výletné lode za oprávnené lode za predpokladu, že takéto lode sa nepoužívajú prevažne na hazardné hry, ako kasína alebo na podobné účely.
- (69) Tento sektor je veľmi prínosný pre námorné zoskupenie v Únii a prináša značnému počtu členských štátov vysokú pridanú hodnotu. Toto odvetvie je vystavené agresívnej medzinárodnej konkurencii a zamestnáva značný počet kvalifikovaných a odborných pracovníkov.

4.2.1.4. Uplatňovanie dane z tonáže na komerčné jachty

- (70) Komerčné jachty používané v medzinárodnej preprave cestujúcich môžu byť oprávnené na režim dane z tonáže za predpokladu, že sú registrované ako komerčné jachty na Malte. Musia sa zúčastňovať obchodnej prepravy až 12 cestujúcich ⁽⁴⁹⁾ a musia spĺňať súbor prísnych bezpečnostných a prevádzkových noriem. Jachty, ktoré sú certifikované ako komerčné jachty, sa považujú za rovnocenné s malými osobnými loďami, keďže sú schopné plaviť sa v medzinárodných vodách. V maltskom kódexe pre komerčné jachty ⁽⁵⁰⁾ sa stanovujú technické normy, ktoré musia tieto komerčné jachty spĺňať, aby bolo možné ich klasifikovať ako lode oprávnené na daň z tonáže. Tieto normy sú rovnocenné s normami upravujúcimi stavbu a prevádzku obchodných lodí, ktoré sa uvádzajú v medzinárodných dohovoroch, ako sú dohovory SOLAS a MARPOL ⁽⁵¹⁾. Ostatné kritériá oprávnenosti, ktoré sa vzťahujú na komerčné jachty, sú rovnaké ako v prípade ostatných typov plavidiel.
- (71) Vlastníci týchto komerčných jacht uzatvárajú dohody o správe s tretími stranami, ktorými sú spoločnosti pre správu jacht. Zdaňovací predpis umožňuje, aby vlastníci aj správcovia boli oprávnení na využívanie režimu dane z tonáže. K dnešnému dňu sa nevyskytli prípady, v ktorých by vlastníci a správca komerčnej jachty registrovanej podľa zákona o obchodnej lodnej doprave využíval tento režim.

⁽⁴⁷⁾ Oddiel 2 usmernení pre námornú dopravu.

⁽⁴⁸⁾ Pozri odôvodnenia 100 až 101.

⁽⁴⁹⁾ Každé plavidlo prepravujúce viac ako 12 cestujúcich je definované ako osobná loď v súlade s Medzinárodným dohovorom o bezpečnosti ľudského života na mori (dohovor SOLAS), a preto musí spĺňať požiadavky a normy stanovené v príslušných medzinárodných dohovoroch.

⁽⁵⁰⁾ Kódex pre komerčné jachty, ktorý vydalo riaditeľstvo pre obchodnú lodnú dopravu maltského dopravného úradu; <http://www.transport.gov.mt/superyacht-registration/commercial-yacht-code>.

⁽⁵¹⁾ Kódex pre komerčné jachty bol oznámený Medzinárodnej námornej organizácii ako dohoda rovnocenná s medzinárodnými dohovormi.

- (72) Medzinárodné odvetvie komerčných jacht je veľmi konkurenčné a jachty registrované v Únii/EHP čelia čoraz vyššej konkurencii zo strany prevádzkovateľov komerčných jacht usadených mimo EHP. Tretie krajiny poskytujú podnikom daňové stimuly, aby svoje jachty zaregistrovali v týchto tretích krajinách.

4.2.1.5. Uplatňovanie dane z tonáže na vlečné a bagrovacie plavidlá

- (73) Ak licencovaná spoločnosť lodnej dopravy získava príjmy z vlečných plavidiel, ktoré sú loďami oprávnenými na daň z tonáže, táto spoločnosť je oprávnená na režim dane z tonáže iba v súvislosti s tým príjmom, ktorý pochádza z „národných dopravných činností“. Služby vlečenia v prístavoch sú vylúčené z režimu dane z tonáže. Remorkéry sú na tento režim oprávnené len vtedy, ak sa potvrdí, že väčšina ich prevádzkového času sa vynakladá na medzinárodnú prepravu tovaru, pričom sa dodrží prah 50 % stanovený v usmerneniach pre námornú dopravu ⁽⁵²⁾.
- (74) V pravidlách vnútorného postupu z roku 2012 sa remorkéry, ktoré nie sú určené na oceánsku plavbu, vylučujú z režimu dane z tonáže a jasne sa v nich uvádza, že tie lode, ktoré nie sú vymedzené, jednoducho nie sú oprávnené na režim dane z tonáže a musia dodržať požiadavky uvedené v zdaňovacom predpise. V novom návrhu predpisu o zdaňovaní obchodnej lodnej dopravy sa výslovne uvedie, že na to, aby mohli byť remorkéry alebo bagre oprávnené na režim dane z tonáže, musia byť registrované v registri EÚ/EHP. Hoci táto požiadavka predtým nebola jasne stanovená, vždy bola rešpektovaná.
- (75) Malta sa zaviazala, že transponuje presné znenie usmernení pre námornú dopravu týkajúce sa vlečných a bagrovacích činností do príslušných textov.

4.2.1.6. Uplatňovanie dane z tonáže na služobné plavidlá

- (76) Malta vysvetlila, že režim dane z tonáže využíva iba niekoľko služobných/podporných plavidiel. Ide o viacúčelové plavidlá a plavidlá s voľne loženou zásielkou v hromadných obaloch ⁽⁵³⁾.
- (77) Malta tvrdí, že služobné/podporné plavidlá podliehajú rovnakému prevádzkovému a regulačnému rámcu ako plavidlá, ktoré vykonávajú námornú dopravu (v zmysle usmernení pre námornú dopravu), pokiaľ ide o:
- a) technické požiadavky vrátane všetkých príslušných medzinárodných nástrojov a nariadení, ktoré upravujú konštrukciu lode, bezpečnosť a ochranu životného prostredia, ako aj pravidlá klasifikácie;
 - b) obsadenie posádkou: tieto lode sú obsadzované posádkou v súlade s medzinárodnými právnymi predpismi, ktoré sa vzťahujú aj na obchodné plavidlá, najmä Medzinárodným dohovorom o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov (dohovor STCW) a Dohovorom Medzinárodnej organizácie práce o pracovných normách v námornej doprave; na námorníkov zamestnaných na týchto plavidlách sa vzťahujú rovnaké požiadavky na odbornú prípravu a rovnaké pracovné a životné podmienky ako na námorníkov zamestnaných na tradičných obchodných lodiach;
 - c) právne prostredie: vlastníci lodí prevádzkujúci tieto plavidlá podliehajú rovnakým právnym obmedzeniam, pokiaľ ide o bezpečnosť, zodpovednosť v prípade nehody alebo znečistenia a pravidlá hospodárskej súťaže.
- (78) Služobné plavidlá sú konfrontované s medzinárodnou konkurenciou, pričom výhodou konkurentov sú nižšie mzdy pre posádky, nižšie dane, programy zníženej údržby atď.
- (79) Okrem toho služobné plavidlá prispievajú k plneniu cieľov usmernení pre námornú dopravu rovnako ako iné (obchodné) plavidlá. Prispievajú k rozvoju námorného zoskupenia a majú pozitívny vplyv na zamestnanosť a rozvoj odborných znalostí v oblasti námornej dopravy v Únii.
- (80) Malta sa zaviazala, že v súlade s usmerneniami pre námornú dopravu obmedzí oprávnené plavidlá na plavidlá, ktoré sa zúčastňujú na medzinárodnej námornej preprave tovaru alebo cestujúcich.
- (81) Malta poznamenala, že Komisia už akceptovala plavidlá, ktoré kladú káble a potrubia, výskumné a žeriavové plavidlá ako oprávnené na zdanenie tonáže ⁽⁵⁴⁾.

⁽⁵²⁾ Oddiel 3.1 usmernení pre námornú dopravu.

⁽⁵³⁾ Viacúčelové plavidlá a plavidlá s voľne loženou zásielkou v hromadných obaloch sa zapájajú do námornej dopravy, ako sa vymedzuje v usmerneniach pre námornú dopravu. Plavidlá s voľne loženou zásielkou v hromadných obaloch prepravujú tovar, ktorý sa musí nakladať jednotlivo a nie v intermodálnych kontajneroch.

⁽⁵⁴⁾ Pozri napr. odôvodnenie 47 rozhodnutia Komisie z 27. apríla 2010 vo veci N 714/09, Holandsko – Rozšírenie režimu dane z tonáže na plavidlá, ktoré kladú káble a potrubia, výskumné plavidlá a žeriavové plavidlá (Ú. v. EÚ C 158, 18.6.2010, s. 2).

4.2.2. Príjem oprávnený na zdanenie tonáže

4.2.2.1. Oprávnenosť pridružených služieb poskytovaných v súvislosti s námornou dopravou

- (82) Pojem „pridružené činnosti“ uvedený v definícii „námorných dopravných činností“ v článku 85 ods. 1 zdaňovacieho predpisu sa vždy chápal tak, že medzi medzinárodnou prepravou tovaru a cestujúcimi a pridruženou činnosťou musí existovať úzke prepojenie. To, či sa určitá činnosť považuje za pridruženú, sa posudzuje v každom prípade jednotlivo.
- (83) Pri určovaní, či je činnosť pridružená, sa berie do úvahy komentár k článku 8 vzorového dohovoru OECD o zdaňovaní (ďalej len „komentár“) vrátane bodu 4.2 komentára, v ktorom sa uvádza, že v súvislosti s medzinárodnou dopravou sú príjmami z pridružených operácií príjmy pochádzajúce z činností, ktoré „predstavujú nepatrný prínos vo vzťahu k [prevádzke lode v medzinárodnej doprave] a sú tak úzko spojené s takouto prevádzkou, že by sa nemali považovať za samostatnú činnosť alebo zdroj príjmov podniku“.
- (84) Malta zdôrazňuje, že preprava osôb zvyčajne zahŕňa rôzne doplnkové služby, ktoré sú zahrnuté v cene cestovného lístka. Tieto služby zahŕňajú poskytovanie priestoru na spanie a stravovanie, ako aj ďalšie služby, ktoré cestujúci očakáva počas tej istej cesty, ako sú služby naloženia a vyloženia. Cestujúci na veľkých osobných lodiach tiež očakávajú, že budú mať k dispozícii kino, kúpele, kaderníctvo a podobné služby. Takéto služby a miestne výlety sa považujú za pridružené činnosti k námorným dopravným činnostiam za predpokladu, že príslušná služba predstavuje službu zakúpenú za nezávislých trhových podmienok. Malta tiež zdôraznila, že je právnou požiadavkou, aby v čase, keď sa výletné lode nachádzajú v prístave, boli obchody na palube týchto lodí zatvorené.
- (85) Predaj cestovných lístkov je primárnym zdrojom príjmov pre prevádzkovateľov výletných lodí a výnosy na palube sú pridruženým, ale kľúčovým prvkom udržateľnosti činnosti prepravy cestujúcich. V správach podnikov sa odhaduje, že väčšina príjmov výletných lodí (60 % alebo viac) pochádza z predaja cestovných lístkov.
- (86) Pravidlá vnútorného postupu z roku 2012 z režimu dane z tonáže výslovne vylučujú „plavidlá, ktorých hlavným účelom je poskytovať tovary alebo služby bežne poskytované na zemi (napr. plávajúci hotel, supermarket alebo reštaurácia)“ a plávajúce alebo výletné kasína. Z 26 osobných lodí, ktoré využívajú režim dane z tonáže, ich 17 neposkytuje službu kasína ani nepredáva luxusné tovary.
- (87) Malta predložila záväzok, že po nadobudnutí účinnosti nového predpisu o zdaňovaní obchodnej lodnej dopravy bude z režimu výslovne vylúčených niekoľko činností, ktoré môžu byť v konkurencii s pozemnými spoločnosťami a ktoré preto nie sú oprávnené na režim dane z tonáže. Tieto činnosti budú zahŕňať predaj takých tovarov alebo služieb na palube, ktoré sa zvyčajne cestujúcim neposkytujú, ako sú napríklad autá, domáce spotrebiče, hospodárske zvieratá alebo dovolenky na lodiach, pri ktorých loď zostáva ukotvená a ktoré nemajú žiadny prvok námornej prepravy.
- (88) Okrem toho sa Malta zaviazala obmedziť príjmy z pridružených činností na maximálne 50 % hrubých príjmov pre každú loď. Daňový úrad overí súlad na úrovni každej lode v rámci skupiny.
- (89) Medzi obmedzené pridružené činnosti, na ktoré možno uplatniť daň z tonáže, bude patriť:
- „a) preprava cestujúcich alebo nákladu inak ako na palube lode oprávnenej na daň z tonáže, ktorú prevádzkuje licencovaná spoločnosť lodnej dopravy, kde
 - i) existuje jediná zmluva so zákazníkom na cestu, ktorej súčasťou je plavba na lodi oprávnenej na daň z tonáže; a
 - ii) prepravu počas zvyšnej časti cesty licencovaná spoločnosť lodnej dopravy zakúpila alebo získala na základe rovnakej dohody, aká by bola uzavretá medzi nezávislými podnikmi;
 - b) predaj a zariadenia, ktoré sú zákazníkom bežne k dispozícii na námorných osobných lodiach vrátane týchto služieb:
 - i) predaj alkoholických nápojov, parfumov a tabakových výrobkov;
 - ii) výmena cudzích mien na osobné výdavky;
 - iii) zdravotné, kozmetické, kúpeľné a wellness služby;

- c) administratívne a poisťovacie služby, ktoré priamo súvisia s prepravou cestujúcich alebo nákladu vrátane zmluvy na jednu cestu, ktorá zahŕňa plavbu na lodi oprávnenej na daň z tonáže;
 - d) poskytovanie dovolenky predanej zákazníkovi na základe jednej zmluvy, kde:
 - i) časť dovolenky je plavba na lodi oprávnenej na daň z tonáže, ktorú prevádzkuje licencovaná spoločnosť lodnej dopravy, a zvyšná časť prebieha po zemi (pozemná časť);
 - ii) pozemnú časť licencovaná spoločnosť lodnej dopravy zakúpila alebo získala za nezávislých trhových podmienok;
 - e) nakladanie a vykladanie nákladu prepravovaného loďou oprávnenou na daň z tonáže prevádzkovanou licencovanou spoločnosťou lodnej dopravy a poskytovanie zariadení licencovanou spoločnosťou lodnej dopravy používaných výhradne na tieto účely;
 - f) konsolidácia alebo rozdelenie nákladu do hromadných obalov vykonávané loďou oprávnenou na daň z tonáže, ktorú prevádzkuje licencovaná spoločnosť lodnej dopravy, bezprostredne pred plavbou alebo po nej, ak sa táto činnosť netýka nákladnej dopravy;
 - g) dočasné umiestnenie nákladu prepravovaného na lodi oprávnenej na daň z tonáže prevádzkovej licencovanou spoločnosťou lodnej dopravy v prístave, ak činnosť nie je súčasťou dlhodobého skladovania;
 - h) prenájom alebo poskytovanie kontajnerov zákazníkovi na tovar, ktorý sa má prepravovať na lodi oprávnenej na daň z tonáže prevádzkovej licencovanou spoločnosťou lodnej dopravy;
 - i) poskytovanie exkurzií pre cestujúcich lode oprávnenej na daň z tonáže, ktorú prevádzkuje licencovaná spoločnosť lodnej dopravy, kde každému cestujúcemu zostáva jeho kajuta výlučne k jeho dispozícii;“.
- (90) Okrem toho sa hornou hranicou obmedzia príjmy z týchto pridružených činností:
- a) reklama a marketing, ak zodpovedajú predaju reklamných plôch na palube lodí oprávnených na daň z tonáže, a
 - b) stávkové alebo herné zariadenia bežne ponúkané zákazníkovi na palube námorných osobných lodí na účely zábavy a predaj takého luxusného tovaru cestujúcim na palube námorných lodí, ktorý sa bežne takýmto cestujúcim ponúka za predpokladu, že obrat z týchto činností je nižší ako 25 % hrubých príjmov lode oprávnenej na daň z tonáže.
- (91) V súlade s pravidlami vnútorného postupu z roku 2012 pridružené činnosti, ktoré sa netýkajú konkrétnej lode a ktoré sú v súčasnosti na Malte oprávnené na daň z tonáže, zahŕňajú i) prevádzku zariadení na predaj cestovných lístkov a terminálov pre cestujúcich v súvislosti s námornými dopravnými činnosťami podliehajúcimi dani z tonáže; ii) akýkoľvek úrok alebo výnos z prevádzkového kapitálu, ak sa úrok/výnos používa na účely financovania licencovanej spoločnosti lodnej dopravy alebo jej námorných dopravných činností; iii) a/alebo získanie a údržbu lode oprávnenej na daň z tonáže. Tieto činnosti budú v budúcich právnych predpisoch naďalej podliehať dani z tonáže pod položkou „Ostatné pridružené činnosti, ktoré Európska komisia uznala ako oprávnené na účely dane z tonáže“, pokiaľ celkové hrubé príjmy z pridružených činností (týkajúcich sa konkrétnej lode aj iných činností) nepresiahnu 50 % príjmov spoločnosti, ktorá využíva režim dane z tonáže.
- (92) Z preskúmania generálneho tajomníka pre lodnú dopravu a námorníctvo za obdobie rokov 2004 – 2016 vyplýva, že všetky subjekty, ktoré využívali režim dane z tonáže, dodržali hornú hranicu 50 %, pokiaľ ide o hrubé príjmy z pridružených činností. Vzhľadom na rozsah týchto príjmov sa osobitná pozornosť venovala výletným lodiam. Kontroly plavidiel spoločností, ktoré využívajú daň z tonáže, preukázali, že príjmy z pridružených činností boli výrazne pod hranicou 50 %. Malta následne potvrdila, že od mája 2004 bola dodržaná hranica 50 % vzťahujúca sa na pridružené príjmy. Malta zdôraznila, že zisky subdodávateľov neboli nikdy oprávnené na daň z tonáže.
- 4.2.2.2. Uplatňovanie dane z tonáže na subjekty, ktoré prenajímajú oprávnené pravidlá bez posádky
- (93) Malta tvrdí, že na rozdiel od finančných prenajímateľov vlastníci lodí, ktorí prenajímajú svoje lode bez posádky, nepôsobia mimo odvetvia námornej dopravy a nesú určitú zodpovednosť za svoje pravidlá.

- (94) Ak sa loď využíva výlučne na oprávnené činnosti a prevádzkuje ju vlastník lode, celý príjem z lode podlieha dani z tonáže. V tejto súvislosti sa Malta domnieva, že rovnaká zásada by sa mala dodržať aj vtedy, keď sa príslušný príjem rozdelí medzi vlastníka lode a prevádzkovateľa za predpokladu, že sú splnené nevyhnutné podmienky (vrátane zaplattenia dane z tonáže každou stranou). Malta tvrdí, že príliš prísny prístup v tejto súvislosti môže viesť k tomu, že vlastníci plavidiel nechajú svoje lode plaviť sa pod vlajkami krajín mimo Únie a lodné spoločnosti v Únii budú platiť vyššie sadzby za nájom lodí.
- (95) Žiadne plavidlá prenajaté bez posádky, ktoré boli v minulosti uznané ako oprávnené na režim dane z tonáže, neboli prenajaté tretími subjektmi, ako to vyplýva z prehľadu za obdobie rokov 2004 – 2016, ktorý bol predložený útvarom Komisie.
- (96) Lode prenajaté bez posádky tvoria približne 10 % lodí, na ktoré sa vzťahuje maltský režim dane z tonáže. Tieto lode sa prenajímali v rámci skupiny ⁽⁵⁵⁾.
- (97) S cieľom zabezpečiť, aby do budúcnosti neexistovala *de iure* možnosť pre výlučných prenajímateľov lodí (vrátane tých, ktorí prenajímajú malé jachty fyzickým osobám ⁽⁵⁶⁾) využívať režim dane z tonáže, sa Malta zaviazala, že obmedzí oprávnenosť transakcií prenájmu lodí bez posádky na:
- a) transakcie v rámci skupiny ⁽⁵⁷⁾;
 - b) transakcie skutočných lodných spoločností s tretími stranami z dôvodu krátkodobej nadmernej kapacity, ak trvanie prenájmu nepresahuje tri roky a za predpokladu, že čistá tonáž plavidiel prenajímaných bez posádky tretím stranám je nižšia ako 50 % celkovej tonáže spoločnosti/skupiny oprávnenej na daň z tonáže; pojem „krátkodobá nadmerná kapacita“ sa vzťahuje výlučne na lode, ktoré licencovaná spoločnosť lodnej dopravy nadobudla na účely vykonávania svojich vlastných námorných dopravných činností a nezahŕňa žiadne lode osobitne nadobudnuté na účely prenájmu bez posádky.

4.2.2.3. Uplatňovanie dane z tonáže na dopravné služby poskytované na lodiach prenajatých s posádkou od iných spoločností (prenájom lodí s posádkou na určitý čas alebo plavbu)

- (98) Malta potvrdila, že od roku 2004 na Malte žiadny subjekt podliehajúci dani z tonáže neprenajímali plavidlá s posádkou na určitý čas ani sa nezaoberal podobnými činnosťami.
- (99) Malta však poukázala na to, že samotná povaha námornej lodnej dopravy si vyžaduje, aby sa vlastníci lodí mohli flexibilne a rýchlo rozhodovať s cieľom prispôbiť sa vývoju na trhu. Malta zdôraznila, že v usmerneniach pre námornú dopravu sa nestanovuje obmedzenie maximálnej tonáže, ktorú môže spoločnosť prenajať s posádkou, aby bola oprávnená na pomoc povolenú podľa usmernení pre námornú dopravu.
- (100) Na flotilu prenajatú s posádkou na určitý čas sa vzťahujú všeobecné požiadavky na podiel tonáže pod vlajkou stanovené v maltských právnych predpisoch. Požiadavka na podiel tonáže pod vlajkou sa vzťahuje na celú flotilu oprávnenú na daň z tonáže ⁽⁵⁸⁾. Všetky plavidlá prenajímané s posádkou na určitý čas alebo plavbu, ktoré využívajú maltský režim dane z tonáže od mája 2004, sa plavia pod vlajkou EHP.
- (101) Malta objasnila, že bude vyžadovať, aby sa v prípade nových subjektov, ktoré využívajú tento režim, aspoň 25 % ich flotily oprávnenej na daň z tonáže plavilo pod vlajkou EHP v súlade s prístupom, ktorý Komisia schválila vo veci francúzskej dane z tonáže ⁽⁵⁹⁾.

4.2.3. Použitie pravidla podielu tonáže pod vlajkou

- (102) Až od roku 2010 sa v zdaňovacom predpise povoľuje, aby plavidlá, ktoré nie sú registrované v EHP/EÚ, podliehali dani z tonáže v súlade s podmienkami opísanými v odôvodnení 27. Preto sa prevažná väčšina maltskej flotily oprávnenej na daň z tonáže (90 %) plaví pod vlajkou EHP/EÚ.

⁽⁵⁵⁾ Skupina je definovaná ako dve alebo viac lodných spoločností, v ktorých tie isté osoby priamo alebo nepriamo vlastnia a riadia viac ako 50 %, pričom tieto osoby ich zároveň riadia vo všetkých kontrolných situáciách (nezavisle od podielu vlastníctva), ako sa vymedzuje v článku 1 siedmej smernice Rady 83/349/EHS z 13. júna 1983 o konsolidovaných účtovných závierkach, vychádzajúcej z článku 54 ods. 3 písm. g) zmluvy (Ú. v. ES L 193, 18.7.1983, s. 1) a IFRS 10 „Konsolidované výkazy“.

⁽⁵⁶⁾ Malé jachty, ktoré nezodpovedajú definícii uvedenej v poznámke pod čiarou č. 49.

⁽⁵⁷⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 55.

⁽⁵⁸⁾ Okrem lodí prenajímaných bez posádky.

⁽⁵⁹⁾ Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2015/667 zo 4. februára 2015 o štátnej pomoci SA.14551 (2013/C) poskytovanej Francúzskom vzhľadom na zmeny v podmienkach pomoci poskytovanej časovým nájmom plavidiel v režime dane z tonáže (Ú. v. EÚ L 110, 29.4.2015, s. 15), odôvodnenie 46.

- (103) Malta sa zaviazala požadovať, aby sa vo flotile každého nového subjektu, ktorú prevádzkuje v režime dane z tonáže, najmenej 25 % plavidiel plavilo pod vlajkou EHP ⁽⁶⁰⁾, pričom tento podiel bude musieť udržiavať alebo zvyšovať v súlade s oddielom 3.1 usmernení pre námornú dopravu. V rámci tohto záväzku sa priemerný podiel flotily plaviaci sa pod vlajkou EHP subjektov, ktoré využívajú režim dane z tonáže, nesmie znížiť počas obdobia troch rokov. Výnimka z tejto povinnosti sa udelí len vtedy, ak sa 60 % flotily oprávnenej na daň z tonáže ⁽⁶¹⁾, ktorú takýto subjekt prevádzkuje, plaví pod vlajkou EHP. Pri každom pridaní alebo odobratí plavidla z flotily oprávnenej na daň z tonáže sa vykoná kontrola.
- (104) Malta tiež predložila záväzok, že celé strategické a komerčné riadenie sa musí vykonávať v rámci EHP.
- (105) Plavidlá, ktoré nie sú z komerčného a strategického hľadiska spravované v EHP, budú do režimu dane z tonáže zahrnuté iba vtedy, ak sa plavia pod vlajkou EHP, s výnimkou plavidiel, ktoré sa prenajímajú bez posádky tretím stranám za podmienok spĺňajúcich určité obmedzenia ⁽⁶²⁾.

4.2.4. Sadzby dane z tonáže

- (106) Malta zdôraznila, že režim dane z tonáže je založený na podobnom princípe ako cyperský režim dane z tonáže, ktorý Komisia schválila v roku 2010. Malta ukladá ročnú daň z tonáže vo forme paušálnej sumy v závislosti od tonáže plavidla.
- (107) Sadzby dane z tonáže splatné na Malte sa líšia podľa čistej tonáže plavidla, ako aj podľa veku plavidla. V tabuľke 3 sa uvádza úroveň dane z tonáže v maltskom režime v porovnaní s cyperským a poľským režimom dane z tonáže, ktoré Komisia schválila.
- (108) Malta zdôrazňuje, že po zohľadnení zmeny splatnej dane, ktorá závisí výlučne od tonáže plavidla ⁽⁶³⁾, by odhadovaná ročná daň z tonáže splatná na Malte bola veľmi podobná dani z tonáže splatnej na Cypre a v Poľsku:

Tabuľka 3

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

- (109) Malta okrem toho zdôrazňuje, že výpočet dane z tonáže v prípade Poľska uvedený v tabuľke 3 je založený na predpoklade, že plavidlá budú v prevádzke 365 dní v roku. Plavidlá v poľskom režime dane z tonáže, ktoré nie sú v prevádzke počas celého roka, sú oprávnené na pomerné zníženie sadzby. Ak je na Cypre plavidlo odstavené na obdobie najmenej troch mesiacov, výška dane z tonáže splatnej v súvislosti s takýmto plavidlom sa zníži o 25 %.

⁽⁶⁰⁾ Vrátane najímaných plavidiel (s posádkou alebo bez posádky), ale bez plavidiel prenajímaných bez posádky.

⁽⁶¹⁾ Vrátane najímaných plavidiel (s posádkou alebo bez posádky), ale bez plavidiel prenajímaných bez posádky.

⁽⁶²⁾ Pozri záväzok 4 v prílohe k tomuto rozhodnutiu.

⁽⁶³⁾ Štandardná sadzba dane, ktorá sa vzťahuje na lode v najbežnejšej vekovej kategórii (10 – 15 rokov).

- (110) Malta poskytuje zníženie štandardnej sadzby dane z tonáže, ak má plavidlo menej ako 10 rokov. Zároveň Malta zvyšuje daň z tonáže, ak má plavidlo viac ako 15 rokov. Cieľom tohto pravidla je motivovať vlastníkov a prevádzkovateľov lodí, aby zaregistrovali mladšie (a teda efektívnejšie a ekologickejšie) plavidlá a odradiť ich od registrácie starších plavidiel. Keďže novšie plavidlá sú vo všeobecnosti pravdepodobne bezpečnejšie, zabezpečenejšie, efektívnejšie a ekologickejšie ako staršie plavidlá, takéto pravidlo podporuje prvý cieľ uvedený v oddiele 2.2 usmernení pre námornú dopravu, t. j. „zvýšenie bezpečnosti, efektívnosti, zabezpečenia a ekologickej námornej dopravy“. Takisto prispieva k dosiahnutiu cieľov na rok 2020 týkajúcich sa znižovania emisií skleníkových plynov, ktoré prijala EÚ.
- (111) Malta tvrdila, že pri posudzovaní celkovej sadzby by sa malo zohľadniť zvýšenie sadzby dane z tonáže, keď plavidlo dosiahne určitý vek. V každom prípade vzhľadom na zníženia uplatňované v Poľsku a na Cypre týkajúce sa plavidiel mimo prevádzky sú však tieto sadzby, aj pri znížení, ktoré sa na Malte uplatňuje, porovnateľné. Na účely správneho porovnania Malta uviedla, že keby plavidlo v Poľsku bolo v prevádzke na 75 %, porovnanie medzi Maltou a Poľskom by vyzeralo tak, ako je uvedené v tabuľke 4:

Tabuľka 4

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

- (112) Pokiaľ ide o právomoc ministra „[...] za takých podmienok, ktoré považuje za vhodné, oslobodiť akúkoľvek loď alebo akúkoľvek triedu lodí od zaplatenia všetkých poplatkov alebo ich časti splatných podľa týchto predpisov,“ Malta vysvetlila, že toto pravidlo sa vzťahuje výlučne na ročné a registračné poplatky, nazývané aj dane z tonáže, a iba na zabezpečenie flexibility v prípadoch humanitárnych a filantropických situácií. Toto pravidlo sa nikdy nepoužilo.
- (113) Pokiaľ ide o zníženie z dôvodu zaplatenia dane z tonáže v inom štáte, Malta vysvetlila, že účelom príslušného pravidla je zamedzenie dvojitého zdanenia. Subjekt, ktorý bol predmetom dane z tonáže v súvislosti s plavidlom v inej krajine, by následne nemal byť povinný znova platiť celú daň z tonáže na Malte. Systém úľavy pri dvojitom zdanení tonáže, ktorý Malta poskytuje, je založený na bežnej metóde započítania, ktorá sa uplatňuje aj v súvislosti s daňami z príjmov. Malta poukázala na predchádzajúce vyhlásenia Komisie v tejto súvislosti, ktoré zodpovedajú tomuto prístupu ⁽⁶⁴⁾.
- (114) Úľava pri dvojitom zdanení je obmedzená na nižšiu skutočnú daň z tonáže, ktorá sa vyberá v súvislosti s plavidlom mimo Malty, alebo na 75 % maltskej dane z tonáže, ktorá by bola splatná pred poskytnutím akéhokoľvek započítania. Úľava sa udeľuje iba na daň z tonáže, ktorú tá istá licencovaná spoločnosť lodnej dopravy zaplatila za to isté plavidlo v inom členskom štáte.

⁽⁶⁴⁾ Oznámenie Komisie „Smerom k vnútornému trhu bez daňových prekážok“, KOM(2001) 582 v konečnom znení, 23. októbra 2001 a oznámenie Komisie „Koordinácia daňových systémov členských štátov na vnútornom trhu“, KOM(2006) 823 v konečnom znení, 19. decembra 2006.

4.2.5. Opatrenia účelovej viazanosti

- (115) Malta tvrdí, že opatrenia účelovej viazanosti v zdaňovacom predpise účinne odrádzajú od zneužívania a zabráňujú presahom do neoprávnených činností.
- (116) Zdaňovací predpis ukladá licencovanej spoločnosti lodnej dopravy povinnosť viesť oddelené účty, na ktorých sa rozlišuje medzi príjmami a ziskami súvisiacimi s námornými dopravnými činnosťami a ostatnými zdrojmi príjmu. Navyše licencovaná spoločnosť lodnej dopravy je zároveň povinná zostaviť finančné výkazy, ktoré sú v súlade s medzinárodnými štandardmi finančného výkazníctva schválenými Úniou, a predložiť ich certifikovanému verejnému účtovníkovi na účely auditu.
- (117) Ak spoločnosť lodnej dopravy nevedie oddelené účty, automaticky je vylúčená zo všetkých nárokov na oslobodenie od dane.
- (118) Ak má licencovaná spoločnosť lodnej dopravy záujem využívať režim dane z tonáže, musí sa zaregistrovať na ministerstve financií.
- (119) Licencovaná spoločnosť lodnej dopravy, ktorá využíva režim dane z tonáže, musí predložiť ročné daňové priznanie, v ktorom sú zreteľne oddelené oprávnené príjmy od neoprávnených. V situáciách, keď celý príjem licencovanej spoločnosti lodnej dopravy podlieha režimu dane z tonáže, môže táto spoločnosť predložiť namiesto daňového priznania vyhlásenie, a to prostredníctvom kvalifikovanej osoby nezávislej od licencovanej spoločnosti lodnej dopravy, ktorá je buď certifikovaným verejným účtovníkom a audítorom, alebo osobou, ktorá má mandát advokáta. V prípade nepravdivých vyhlásení alebo hrubej nedbanlivosti v súvislosti s týmito daňami sa uplatňujú prísne sankcie.
- (120) Stratu z činností podliehajúcich dani z príjmov nemožno započítať pri výpočte dane z tonáže.
- (121) Spoločnosť lodnej dopravy sa nemôže rozhodnúť, či bude v maltskom režime dane z tonáže alebo nie v závislosti od toho, či dosiahla zdaniteľný zisk alebo stratu. Pokiaľ sa licencovaná spoločnosť lodnej dopravy nerozhodne inak, automaticky sa na ňu vzťahuje režim dane z tonáže. Ak sa spoločnosť rozhodne, že tento režim nebude využívať, toto rozhodnutie je neodvolateľné ⁽⁶⁵⁾.
- (122) Žiadna maltská spoločnosť lodnej dopravy nemôže mať časť svojich lodí v režime dane z tonáže a časť v režime dane z príjmov ⁽⁶⁶⁾.
- (123) Článok 51 zákona o dani z príjmov obsahuje rozsiahle ustanovenia proti zneužívaniu, ktoré majú predchádzať umelým úpravám a režimom zameraným na získanie neoprávnenej daňovej výhody. Toto všeobecné pravidlo proti zneužívaniu vychádza z odporúčania Komisie zo 6. decembra 2012 v súvislosti s agresívnym daňovým plánovaním ⁽⁶⁷⁾. Opatrenia proti zneužívaniu sú podporené prísnyimi sankciami, ktoré sa ukládajú v prípade porušenia predpisov. V takýchto prípadoch sa okrem zaplatenia nezaplatennej dane stanovuje úroková sadzba vo výške 0,54 % mesačne (t. j. 6,48 % ročne) spolu s dodatočnými pokutami vo výške 1,5 % mesačne (t. j. 18 % ročne) z tejto nezaplatennej dane.
- (124) Pravidlá o odpočítateľnosti výdavkov uvedené v zákone o dani z príjmov si vyžadujú existenciu priamej súvislosti medzi výdavkom a príjmom, ktorý vytvára. Článok 14 ods. 1 zákona o dani z príjmov povoľuje odpočítanie výdavku iba v tom prípade, ak bol výdavok „úplne a výlučne vynaložený na tvorbu príjmu“. Nie je teda možné požadovať odpočítanie výdavkov vynaložených na tvorbu zisku oslobodeného od dane (vrátane zisku zdaneného daňou z tonáže) v súvislosti s inými druhmi zdaniteľných príjmov.
- (125) Od všetkých licencovaných spoločností lodnej dopravy sa vyžaduje, aby viedli riadne a dostatočné záznamy o svojich príjmoch a výdavkoch na účely jednoduchého overenia príslušných príjmov a prípustných odpočtov.

⁽⁶⁵⁾ Článok 6 zdaňovacieho predpisu.

⁽⁶⁶⁾ Článok 6 zdaňovacieho predpisu.

⁽⁶⁷⁾ Ú. v. EÚ L 338, 12.12.2012, s. 41.

- (126) Malta sa zaviazala, že od príjemcov režimu dane z tonáže bude vyžadovať každoročné predkladanie povinných vyhlásení o súlade všetkých kontrolovateľných parametrov ako druh plavidla, činnosti, na ktoré sa plavidlo využíva, čistá tonáž, počet dní prevádzky, vlajka, druh činnosti a dodržanie stropu pomoci.

4.3. Daňové zaobchádzanie s dividendami v súvislosti s akciami v lodných spoločnostiach

- (127) Malta vysvetlila fungovanie všeobecného maltského daňového režimu. V rámci tohto režimu nevzniká v súvislosti s dividendami, ktoré maltské spoločnosti vyplácajú akcionárom, povinnosť priznať dividendu⁽⁶⁸⁾ a zaplatiť daň⁽⁶⁹⁾. Tento režim platí bez výnimky pre všetky sektory.

4.4. Oslobodenie od zdaňovania kapitálových ziskov z predaja alebo prevodu lodí

- (128) Malta sa odvoláva na príslušné maltské právne predpisy, v ktorých sa stanovuje, že na to, aby loď mohla byť oslobodená od dane, musí byť loďou oprávnenej na daň z tonáže⁽⁷⁰⁾.
- (129) Malta okrem toho vysvetľuje, že v minulosti bol od dane oslobodený len predaj a prevod lodí oprávnených na daň z tonáže, ktoré spoločnosti lodnej dopravy nakúpili a predali v čase, keď sa lode nachádzali v režime dane z tonáže. Okrem toho na Malte je rozhodnutie o odchode z režimu dane z tonáže neodvolateľné.

4.5. Oslobodenie od zdaňovania kapitálových ziskov v súvislosti s akciami v lodných spoločnostiach

- (130) Malta uviedla, že na zabezpečenie konkurencieschopnosti a atraktívnosti európskych registrov v porovnaní s registrami tretích krajín by vlastníci lodí (t. j. akcionári) mali mať možnosť využívať výsledky námorných dopravných činností.
- (131) Podľa článku 12 ods. 1 písm. c) bodu ii) zákona o dani z príjmov akékoľvek zisky alebo výnosy nadobudnuté ktoroukoľvek osobou, ktorá nemá pobyt alebo sídlo na Malte, pri prevode akýchkoľvek akcií alebo cenných papierov v spoločnosti, ktorá nie je majetkovou spoločnosťou, sú oslobodené od dane za predpokladu, že skutočným vlastníkom zisku je osoba, ktorá nemá pobyt ani sídlo na Malte, a táto osoba nie je vo vlastníctve ani pod kontrolou jednotlivca alebo jednotlivcov, ktorí majú obvyklý pobyt na Malte. Okrem toho sa oslobodenie od dane uplatňuje na základe článku 12 ods. 1 písm. u) bodu 1 zákona o dani z príjmov, v ktorom sa stanovuje, že akékoľvek príjmy alebo zisky spoločnosti registrovanej na Malte vyplývajúce z účastníckeho podielu alebo z prevodu takéhoto podielu sú oslobodené od dane.
- (132) Zmluvy o zamedzení dvojitého zdanenia, ktoré Malta uzatvorila v súlade s ustanoveniami článku 13 ods. 5 vzorového dohovoru OECD o zdaňovaní, priznávajú právo zdaníť takéto kapitálové zisky štátu, v ktorom má daná osoba pobyt alebo sídlo. Malta má zmluvu o zamedzení dvojitého zdanenia so všetkými členskými štátmi EHP.
- (133) Od vstupu Malty do Únie jedinou transakciou prevodu akcií, ktorá zahŕňala maltského akcionára, bola transakcia, ktorá sa uskutočnila v roku 2006. Táto transakcia sa týkala prevodu akcií v [...]. Výhoda súvisiaca s príslušným oslobodením od dane bola výrazne pod hraničnou hodnotou *de minimis*⁽⁷¹⁾ a zahŕňala maximálnu teoretickú sumu pomoci pod úrovňou 1 400 EUR vzhľadom na predajnú cenu, a to aj po pripočítaní výhody súvisiaceho oslobodenia od dane v súvislosti s transakciou s loďami. Akcionár v príslušnom období nedostal ďalšiu pomoc a nevyužil ani daň z tonáže⁽⁷²⁾.
- (134) Pri všetkých transakciách s akciami uskutočnenými iným spôsobom od roku 2004 by sa mohlo využiť oslobodenie od dane z kapitálových ziskov pre nerezidentov, ako sa stanovuje v článku 12 ods. 1 písm. c) bode ii) zákona o dani z príjmov.
- (135) Malta sa zaviazala, že odstráni súčasné oslobodenie maltských rezidentov od zdanenia kapitálových ziskov vyplývajúcich z predaja podielov v lodných spoločnostiach špecifické pre daný sektor.

⁽⁶⁸⁾ Článok 68 ods. 1 písm. a) zákona o dani z príjmov.

⁽⁶⁹⁾ Článok 68 ods. 1 písm. b) zákona o dani z príjmov.

⁽⁷⁰⁾ Článok 3 ods. 1 písm. b) a ods. 4 zdaňovacieho predpisu.

⁽⁷¹⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1407/2013 z 18. decembra 2013 o uplatňovaní článkov 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na pomoc *de minimis* (Ú. v. EÚ L 352, 24.12.2013, s. 1).

⁽⁷²⁾ Lodné spoločnosti, ktoré operujú iba v maltských teritoriálnych vodách, nemôžu využívať daň z tonáže, pozri odôvodnenie 52.

4.6. Oslobodenie od zdaňovania úrokov alebo iných príjmov v súvislosti s financovaním lodných spoločností alebo lodí oprávnených na daň z tonáže

- (136) V článku 3 ods. 2 zdaňovacieho predpisu sa stanovuje, že „podľa tohto zákona [zákona o dani z príjmov] sa z úrokov alebo iných príjmov splatných v súvislosti s financovaním činností [...] licencovaných spoločností lodnej dopravy alebo financovaním lode oprávnenej na daň z tonáže [...] nikomu nebude účtovať žiadna daň“. Toto oslobodenie od dane sa neudeľuje automaticky, ale na požiadanie. Malta potvrdila, že žiadnemu podniku nebolo nikdy takéto oslobodenie udelené. Maltské orgány potvrdili, že takéto oslobodenie sa nikdy neudelilo ani po pristúpení Malty k Európskej únii a že „žiadna spoločnosť takúto výhodu nevyužila“.
- (137) Malta sa zaviazala zrušiť článok 3 ods. 2 zdaňovacieho predpisu.

4.7. Neexistencia dane, pokiaľ ide o transakcie s loďami

- (138) Malta uviedla, že ustanovenia zdaňovacieho predpisu, v ktorých sa uvádza, že v súvislosti s určitými transakciami s loďami sa neúčtuje žiadna daň ⁽⁷³⁾, majú informatívny charakter. Lodným spoločnostiam neposkytujú žiadnu výhodu, pretože takéto transakcie s loďami podľa zákona o dani z listín a prevodov nepodliehajú dani, keďže daň sa vo všeobecnosti vzťahuje iba na prevody obchodovateľných cenných papierov, nehnuteľností, aukčný predaj a poisťné zmluvy.

4.8. Oslobodenie od dane z listín a prevodov

- (139) Podobne ako v prípade kapitálových ziskov z predaja akcií, Malta vysvetlila, že oslobodenie od dane ⁽⁷⁴⁾ stanovené v článku 5 zdaňovacieho predpisu nemalo v období od roku 2004 významný vplyv vzhľadom na štruktúru akcionárov spoločností podliehajúcich dani z tonáže a všeobecné oslobodenia stanovené v zákone o dani z listín a prevodov.
- (140) Na základe článku 47 ods. 3 písm. d) a článku 47 ods. 4 zákona o dani z listín a prevodov sa žiadna daň nevzťahuje na transakcie týkajúce sa cenných papierov spoločnosti, v ktorej viac ako polovicu splateného základného imania, hlasovacích práv a práv na zisky majú osoby, ktoré nemajú pobyt alebo sídlo na Malte a nie sú priamo alebo nepriamo vlastnené alebo kontrolované osobami s pobytom alebo sídlom na Malte, za predpokladu, že spoločnosť má väčšinu svojich obchodných záujmov mimo Malty. Prevody v rámci skupiny vykonávané v súvislosti s reštrukturalizáciou medzi spoločnosťami, ktoré sú väčšinovo vlastnené a kontrolované tými istými akcionármi, sú oslobodené od dane podľa článku 42 ods. 1 písm. b) tohto zákona.
- (141) Malta potvrdila, že od roku 2004 sa uskutočnila iba jedna transakcia, na ktorú sa nevzťahuje všeobecné oslobodenie od dane uvedené v odôvodnení 140, a týkala sa akcií vo vlastníctve maltského akcionára. Pokiaľ ide o daňovú výhodu, táto transakcia nepresahovala hraničnú hodnotu *de minimis*, a to ani po pripočítaní výhody súvisiacej s oslobodením od zdanenia kapitálových ziskov ⁽⁷⁵⁾.
- (142) Malta predložila záväzok odstrániť oslobodenie uvedené v článku 5 zdaňovacieho predpisu týkajúce sa maltských rezidentov.

4.9. Nadobudnutie účinnosti záväzkov

- (143) Malta sa zaviazala, že nové pravidlá na zaistenie zlučiteľnosti opatrení v tomto rozhodnutí s vnútorným trhom nadobudnú účinnosť do troch mesiacov od dátumu tohto rozhodnutia. Od okamihu prijatia tohto rozhodnutia a do nadobudnutia účinnosti záväzkov sa Malta zaviazala, že bude naďalej spravovať režim dane z tonáže a ostatné opatrenia, ktoré sú predmetom tohto rozhodnutia, tak, aby sa nevyplatila žiadna nezlučiteľná pomoc, ktorá by sa potom musela od príjemcov vymáhať späť.

⁽⁷³⁾ V článku 5 zdaňovacieho predpisu sa stanovuje, že pri registrácii alebo prevode lodí oprávnených na daň z tonáže; postúpení práv na lode a registrácii hypoték alebo iných poplatkov sa neúčtuje žiadna daň, pozri aj odôvodnenie 40 a ďalšie.

⁽⁷⁴⁾ Oslobodenie sa vzťahuje najmä na daň z registrácie lodí oprávnených na daň z tonáže, hypoték a prevodu akcií, pozri odôvodnenie 41.

⁽⁷⁵⁾ Pozri odôvodnenie 133.

4.10. Oprávnené očakávania, právna istota, status existujúcej pomoci

- (144) Malta uviedla, že režim by sa mal považovať za existujúcu pomoc a že v tejto súvislosti existujú oprávnené očakávania zo strany Malty a spoločností lodnej dopravy.
- (145) Maltský režim dane z tonáže a sprievodné opatrenia boli zavedené v roku 1973. V tejto súvislosti Malta predložila príslušné časti zákona o obchodnej lodnej doprave z roku 1973 v pôvodnom znení ⁽⁷⁶⁾, a najmä články 85 a 86, v ktorých sa vymedzujú oslobodené plavidlá a príjmy oslobodené od dane z príjmov.
- (146) Malta tvrdí, že tieto opatrenia pomoci boli predmetom predvstupového procesu preverovania. Otázky hospodárskej súťaže týkajúce sa dopravy vrátane dane z tonáže boli počas prístupových rokovaní explicitne zahrnuté v kapitole Doprava. Malta zdôrazňuje, že jej režim dane z tonáže nebol v tom čase Komisiou označený za problematický. S odvolaním sa na korešpondenciu Malta tvrdí, že informácie, ktoré o tomto režime poskytla, boli podľa Komisie uspokojivé. Malta sa konkrétne odvoláva na stretnutie konferencie o pristúpení Malty k EÚ, ktorá sa konala 26. októbra 2001, keďže poznámky z tohto stretnutia naznačujú súhlas s odporúčaním predbežne uzavrieť rokovania o kapitole o doprave. Malta tvrdí, že rovnako ako spoločnosti lodnej dopravy, ktoré využívajú režim dane z tonáže, vždy predpokladala a domnievala sa, že režim je plne v súlade s usmerneniami pre námornú dopravu.
- (147) Príslušné maltské právne predpisy, zákon o obchodnej lodnej doprave a zdaňovací predpis boli Komisii oznámené do 31. augusta 2004, ako sa to vyžaduje v akte o pristúpení ⁽⁷⁷⁾. Režim dane z tonáže bol oznámený Komisii v dokumente CONF-M 51/00 z 19. októbra 2000, ktorý bol doplnený dokumentom CONF-M 65/01 z 18. septembra 2001.
- (148) Príslušné právne predpisy sa od dátumu pristúpenia do 1. mája 2007 nezmenili. Vnútroštátne ustanovenia boli zmenené až v roku 2010 s cieľom transponovať zásady uvedené v oznámení Komisie poskytujúcom vysvetlenie k štátnej pomoci spoločnostiam pre správu lodí (ďalej len „usmernenia o správe lodí“) ⁽⁷⁸⁾.
- (149) Malta pripomenula Komisii, že režim dane z tonáže sa neuvádzal medzi schémami, ktoré je potrebné upraviť, keď malo uplynúť trojročné obdobie, ktoré sa v prístupovej zmluve stanovuje na účely zmeny existujúcich opatrení pomoci, a preto považovala tento režim za existujúcu pomoc. Vo svojom liste z 24. apríla 2007 Komisia uviedla iba dve opatrenia pomoci: záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme – Gozo Channel Co Ltd a záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme Sea Malta Co Ltd.

5. PRIPOMIENKY TRETÍCH STRÁN

- (150) Ako sa uvádza v odôvodnení 3, pripomienky zaslalo šesť zainteresovaných strán a zamestnanec v nemeckom sektore lodnej dopravy, ktorý si želá zostať v anonymite. Tieto pripomienky sú zhrnuté v odôvodneniach 151 až 177

5.1. Plavidlá oprávnené na zdanenie tonáže

- (151) Združenie vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva (ďalej len „ECSA“) súhlasilo s počiatočným posúdením Komisie, že rybárske plavidlá, ropné plošiny a nekomerčné rekreačné jachty by nemali byť oprávnené na daň z tonáže.

5.2. Uplatňovanie dane z tonáže na nákladné člny

- (152) Maltská rada pre medzinárodnú lodnú dopravu zdôraznila, že nákladné člny bez vlastného pohonu prepravujú náklad, zatiaľ čo vlečné plavidlo zabezpečuje, že náklad dorazí do cieľa. Ide teda o jednu operáciu a každá loď musí byť oprávnená na zdanenie tonáže.

⁽⁷⁶⁾ Zmenený zákonom XXIV z roku 1986 a po doplnení článku 85A, ktorý oprávňuje zodpovedného ministra, aby ako „oslobodené“ lode akceptoval aj lode do 1 000 netto ton.

⁽⁷⁷⁾ Akt o podmienkach pristúpenia Českej republiky, Estónskej republiky, Cyperskej republiky, Lotyšskej republiky, Litovskej republiky, Maďarskej republiky, Maltskej republiky, Poľskej republiky, Slovinskej republiky a Slovenskej republiky a o úpravách zmlúv, na ktorých je založená Európska únia (ďalej len „akt o pristúpení“) (Ú. v. EÚ L 236, 23.9.2003, s. 33).

⁽⁷⁸⁾ Ú. v. EÚ C 132, 11.6.2009, s. 6.

5.3. Uplatňovanie dane z tonáže na výletné plavidlá

- (153) Maltská rada pre medzinárodnú lodnú dopravu zdôraznila, že prevádzkovanie výletných lodí je synonymom prepravy cestujúcich.
- (154) Združenie ECSA uviedlo, že hlavným účelom výletných lodí je námorná doprava, aj keď sa využívajú na rekreáciu. Združenie ECSA tiež zdôraznilo, že výletné lode podliehajú rovnakej kontrole a regulácii ako ostatné veľké oceánske plavidlá a ich námorníci musia spĺňať rovnaké požiadavky na osvedčovanie. Takisto podliehajú rovnakej kontrole vlajky a štátnej prístavnej kontrole a rovnakým medzinárodným dohovorom ako všetky ostatné plavidlá, ktoré sa plavia na medzinárodných trasách. Odvetvie výletných plavieb výrazne prispelo k dosiahnutiu cieľov usmernení pre námornú dopravu. Toto odvetvie čelí obmedzeniam konkurencieschopnosti mimo Únie. Pokiaľ zmluvná strana Dohody o EHP alebo členský štát ukladá dane (alebo iné náklady), ktoré nie sú uložené inými krajinami, členský štát môže očakávať presun plavidiel pod vlajku inému štátu, kde sú celkové náklady nižšie.

5.4. Uplatňovanie dane z tonáže na komerčné jachty

- (155) Maltská rada pre medzinárodnú lodnú dopravu, Maltská obchodná, podnikateľská a priemyselná komora, ako aj Priemyselná sieť luxusných jacht – Malta zdôrazňujú, že komerčné jachty pôsobia v preprave cestujúcich, kde existuje vysoká úroveň medzinárodnej súťaže s pobrežnými centrami o prilákanie podnikov zakladajúcich podielové spoločnosti a registrujúcich komerčné jachty.

5.5. Uplatňovanie dane z tonáže na služobné plavidlá

- (156) Združenie ECSA trvalo na tom, že by nemal existovať definitívny a výlučný zoznam oprávnených typov plavidiel. Uviedlo, že medzi činnosťami „služieb“ a „dopravy“ neexistuje žiadny skutočný rozdiel, keďže obe tieto činnosti sú činnosťami námornej obchodnej dopravy. Združenie privítalo, že Komisia uznala oprávnenosť niektorých služobných lodí (napríklad plavidiel, ktoré kladú káble) na štátnu pomoc.

5.6. Príjem oprávnený na zdanenie tonáže

5.6.1. Zdaňovanie kapitálových ziskov z predaja lodí oprávnených na daň z tonáže

- (157) Združenie ECSA uviedlo, že zisky získané z nákupu a predaja aktív súvisiacich s bežnými činnosťami prevádzkovateľa lode by sa mali vylúčiť z dane z tonáže iba v prípade, že spoločnosť nevykonáva žiadne iné činnosti okrem nákupu a predaja aktív súvisiacich s lodnou dopravou. V takom prípade nemožno samotnú spoločnosť považovať za poskytovateľa služieb lodnej dopravy.
- (158) Združenie ECSA tvrdilo, že kapitálové zisky z predaja lodí by mali podliehať dani z tonáže aj v prípade lodí nadobudnutých pred vstupom do režimu dane z tonáže, pričom režimy dane z tonáže by mali poskytovať spravodlivé a nestranné prechodné opatrenia zohľadňujúce akýkoľvek daňový nárok, ktorý vznikol v období pred uplatnením dane z tonáže.

5.6.2. Uplatňovanie dane z tonáže na pridružené služby poskytované v súvislosti s námornou dopravou

- (159) Podľa združenia ECSA by pridružené činnosti mali byť bežnou súčasťou služieb lodnej dopravy, ktoré spoločnosť lodnej dopravy ponúka. Argumentuje, že na účely uplatňovania usmernení pre námornú dopravu nie je nutné vymedziť „pridružené činnosti“, a členským štátom by sa mal ponechať priestor na ich vlastný podrobný výklad, ktorý by podliehal monitorovaniu zo strany Komisie.
- (160) Združenie ECSA súhlasí s Komisiou, že služby, ktoré finančné inštitúcie poskytujú lodným spoločnostiam pôsobiacim v režime dane z tonáže, ako sú úvery a záruky, by sa nemali považovať za oprávnené „pridružené činnosti“.
- (161) V prípade, že jedinou činnosťou spoločnosti je prevádzkovanie oprávnených lodí, potom by sa účelová viazanosť mala vzťahovať na celý zisk z prevádzkovania lodí, za predpokladu, že táto obchodná činnosť je v súlade so zvyklosťami a praxou v odvetví.

- (162) Združenie ECSA poznamenalo, že mnohé spoločnosti spoplatňujú svoje služby na inkluzívnom základe a tento široký prístup by im umožnil vyhnúť sa požiadavke na nezávislé výpočty na účely rozdelenia ziskov. Združenie ECSA zdôraznilo, že široký prístup je podporený vzorovým dohovorom OECD o zdaňovaní.
- (163) Združenie ECSA uviedlo, že oddelene účtované služby sú nevyhnutným a bežným prvkom hospodárskej prevádzky väčšiny služieb osobnej lodnej dopravy. Bez nich by činnosť lodnej dopravy bola pre zákazníkov neatraktívna a pre lodné spoločnosti nerealizovateľná, a preto by mali byť oprávnené na daň z tonáže.
- (164) Pokiaľ ide o výletné plavby, dopravný balík pozostáva aj z rôznych služieb ponúkaných počas cesty, ktoré sú súčasťou očakávaní cestujúcich. Podľa združenia ECSA medzi takéto služby patria: komunikačné služby, bary, zmenárne, exkurzie na pobrežie, obchody, zdravotné a kozmetické služby a zábava. V niektorých prípadoch, ako sú exkurzie na pobrežie, tieto pridružené činnosti predstavujú služby, ktoré spoločnosť poskytujúca výletné plavby zakúpila – spravidla ich miestni agenti, ktorí predávajú výletné plavby, poskytujú „v balíku“, a preto by mali byť zahrnuté medzi oprávnené činnosti.
- (165) Združenie ECSA uznáva zásadu predchádzania nekalej hospodárskej súťaži s domácimi podnikmi na pevnine, pričom poznamenáva, že používať lode primárne ako plávajúce supermarket, kasína alebo statické hotely by nebolo prijateľné.
- (166) Maltská rada pre medzinárodnú lodnú dopravu vydala podobné vyhlásenia o výletných plavbách a balíkoch pre cestujúcich.

5.6.3. Uplatňovanie dane z tonáže na subjekty, ktoré prenajímajú oprávnené plavidlá bez posádky

- (167) Združenie ECSA uviedlo, že členské štáty by mali rozhodnúť, či by sa mali zaviesť nejaké obmedzenia, pričom by mali zohľadniť napríklad spôsob organizácie národného odvetvia lodnej dopravy a námorného zoskupenia.
- (168) Nórske združenie vlastníkov lodí vysvetlilo, že na prenájmoch lodí bez posádky sa lodné spoločnosti spoločne dohodli. Len malé percento celkovej tonáže lodných spoločností sa však zvyčajne prenajíma bez posádky. Existuje len málo spoločností, ktoré by vlastnili len lode prenajímané bez posádky. Ak príjmy z prenájmu lodí bez posádky nebudú úplne oslobodené od dane, vlastníci plavidiel so sídlom v EHP nebudú môcť poskytovať konkurenčné ceny za prenájom. Okrem toho spoločnosti, ktoré poskytujú služby ropnému a plynárenskému priemyslu, vykonávajúce činnosti v zahraničných plytčinách, zvyčajne oddeľujú vlastníctvo plavidiel od prevádzkových činností, aby boli v prevádzkovom stave konkurencieschopné. Prenájom lodí bez posádky je často jedinou možnosťou, ako vstúpiť na chránené zahraničné trhy. Zároveň platí, že ak je nájomcom spoločnosť pôsobiaca v ropnom priemysle, nájomca často disponuje svojou vlastnou internou organizáciou obsadzovania posádkou a technického riadenia lodí, ktorú chce použiť. Existujú aj územia, kde sa riziko súvisiace s nákladmi na posádku a jej dostupnosťou, s nákladmi na opravu lode a včasným prístupom k oprave a s inými potrebami na prevádzkovanie lode považuje za neprijateľné, a preto sa uprednostňujú dohody o prenájme lode bez posádky.
- (169) Nórske združenie vlastníkov lodí tvrdí, že ak sa spoločnostiam, ktoré podliehajú dani z tonáže, povolí prenajímať lode bez posádky, nepovedie to k zvýšeniu štátnej pomoci odvetviu lodnej dopravy ⁽⁷⁹⁾. Príjmy z lodnej dopravy oslobodené od dane sa rozdeľujú len medzi spoločnosť, ktorá loď vlastní a prenajíma, a spoločnosť, ktorá loď prevádzkuje (v prípade spoločnosti prevádzkujúcej loď sa príjmy oslobodené od dane znížia o nájom bez posádky, čo je daňovo oslobodený príjem pre spoločnosť, ktorý loď vlastní).
- (170) Maltská rada pre medzinárodnú lodnú dopravu uviedla, že vlastníctvo lodí a prevádzkovanie lodí sa musia posudzovať ako celok. Vlastníctvo lodí a prevádzkovanie lodí môže vykonávať tá istá organizácia. V iných prípadoch sa jednotlivé subjekty zameriavajú iba na jednu činnosť. Všetky jednotlivé subjekty majú náklady a povinnosti vrátane zabezpečenia bezpečnej a efektívnej primárnej prevádzky. Je potrebné zdôrazniť, že maltské právo a medzinárodné právo ukladajú vlastníkovi lode značné povinnosti a zodpovednosť, a to aj v prípade, keď prenajíma loď bez posádky. Preto ak sa loď prenajatá posádke využíva na medzinárodnú prepravu tovaru a cestujúcich, vlastník aj nájomca by mali byť zahrnutí do režimu dane z tonáže.

⁽⁷⁹⁾ V porovnaní so scenárom, keď plavidlo vlastní aj prevádzkuje tá istá spoločnosť.

5.6.4. Uplatňovanie dane z tonáže na prenájom lodí s posádkou (prenájom lodí s posádkou na určitý čas alebo plavbu)

- (171) Združenie ECSA zdôraznilo, že činnosti prenájmu priamo aj nepriamo poskytujú v Európe prácu mnohým odborníkom v oblasti lodnej dopravy a flexibilný prístup prispieva k tomu, že lodné spoločnosti majú svoje ústredie v EÚ.
- (172) Pokiaľ ide o niektoré rozhodnutia Komisie, v ktorých sa požadovalo, aby subjekty, ktoré si najímajú lode s posádkou na určitý čas, mali minimálny podiel vlastných námorných dopravných činností na to, aby mohli využívať daň z tonáže, združenie ECSA sa domnieva, že táto požiadavka by sa mala zmierniť.
- (173) Podľa Nórskeho združenia vlastníkov lodí má väčšina lodných spoločností z obchodných dôvodov zastúpenie v mnohých námorných centrách na celom svete, a ak by stratégiou medzinárodnej spoločnosti lodnej dopravy bolo zvýšiť vo svojej flotile podiel plavidiel prenášaných s posádkou na určitý čas, takáto spoločnosť to môže urobiť bez ohľadu na akékoľvek obmedzenia európskych režimov dane z tonáže. Jednoducho to urobí prostredníctvom dcérskej spoločnosti, ktorá nemá sídlo v EHP.

5.7. Pravidlo podielu tonáže pod vlajkou

- (174) Združenie ECSA sa domnieva, že usmernenia pre námornú dopravu v podstate obsahujú pragmatický stupeň flexibility, pokiaľ ide o používanie vlajok členských štátov, a tieto ustanovenia by sa nemali ďalej sprísňovať.

5.8. Pravidlá účelovej viazanosti

- (175) Združenie ECSA zdôraznilo, že v rámci režimov dane z tonáže je potrebné jasne vymedziť oprávnené činnosti.
- (176) Prevádzkovateľ lode môže zabezpečiť, aby činnosť „nakupovania“ služieb od iných podnikov bola účelovo viazaná, nie však zisky z činností iných podnikov. Tento princíp nezávislého vzťahu sa v daňovej správe používa bežne a je známy ako požiadavka na transferové oceňovanie. Napríklad ak prevádzkovateľ lode poskytuje pozemné služby, ako je cestná doprava alebo hotelové ubytovanie ako súčasť balíka, akákoľvek prirážka, ktorú si účtuje za služby nad rámec nezávislých trhových nákladov, by mala podliehať dani z tonáže. Ak služby poskytuje tretia strana za trhové ceny, na akýkoľvek zisk, ktorý prevádzkovateľ dosiahne, sa bude vzťahovať účelová viazanosť. Ak sa však služby poskytujú v rámci skupiny prevádzkovateľa lode, budú podliehať transferovému oceňovaniu a zisk z činností cestnej dopravy alebo hotelov bude vylúčený z dane z tonáže – na daň z tonáže bude oprávnená iba vypočítaná prirážka za takéto skupinové služby.

5.9. Oslobodenie od zdaňovania ziskov z financovania lodných spoločností

- (177) Združenie ECSA súhlasilo s Komisiou, že služby, ktoré finančné inštitúcie poskytujú lodným spoločnostiam v režime dane z tonáže, ako sú úvery a záruky, by sa nemali považovať za „oprávnené“ alebo „pridružené“ činnosti.

6. PRIPOMIENKY MALTY K PRIPOMIENKAM TRETÍCH STRÁN

- (178) Podľa Malty z väčšiny predložených pripomienok jasne vyplýva, že v súvislosti s uplatňovaním usmernení pre námornú dopravu na Malte panuje všeobecná spokojnosť. Malta poznamenala, že zainteresované strany nevzniesli námietky a podporili súčasné opatrenia.

7. POSÚDENIE POMOCI

7.1. Existencia pomoci

- (179) Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ „pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá naruša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“.

- (180) Na to, aby sa podporné opatrenie mohlo považovať za pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musí preto kumulatívne spĺňať tieto podmienky: i) musí byť financované štátom zo štátnych prostriedkov a musí byť pripísateľné štátu; ii) musí príjemcovi poskytovať selektívnu výhodu tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru; iii) musí narušovať hospodársku súťaž alebo hroziť jej narušením a iv) musí mať potenciál ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.
- (181) Komisia následne posúdi, či i) režim dane z tonáže; ii) oslobodenie od zdaňovania kapitálových ziskov vyplývajúcich z predaja alebo prevodu lodí; iii) oslobodenie od zdaňovania kapitálových ziskov v súvislosti s akciami v lodných spoločnostiach; iv) oslobodenie od zdaňovania dividend v súvislosti s akciami v lodných spoločnostiach; v) oslobodenie od zdaňovania úrokov alebo iných príjmov v súvislosti s financovaním lodných spoločností alebo lodí oprávnených na daň z tonáže; vi) oslobodenie od určitých daní z listín a prevodov (ďalej spoločne len „vnútroštátne opatrenia“) spĺňajú kritériá uvedené v odôvodnení 180, a teda predstavujú štátnu pomoc.

Štátne prostriedky, pripísateľnosť a výhoda

- (182) Komisia poznamenáva, že vnútroštátne opatrenia sa týkajú oslobodení od bežných daní a poplatkov bežne splatných maltskému štátu. Režim dane z tonáže poskytuje zníženie dane v porovnaní s daňou z príjmov právnických osôb bežne splatnou podľa zákona o dani z príjmov. Oslobodenie od zdaňovania dividend a kapitálových ziskov súvisiacich s akciami v lodných spoločnostiach, kapitálových ziskov súvisiacich s predajom alebo prevodom lodí a úrokov alebo iných príjmov v súvislosti s financovaním lodných spoločností alebo lodí oprávnených na daň z tonáže spočíva v oslobodení – týkajúcom sa zákona o dani z príjmov –, ktoré sa stanovuje v zákone o obchodnej lodnej doprave a zdaňovacom predpise. Podobne aj oslobodenie od určitých daní z listín a prevodov stanovených v zákone o zákone o dani z listín a prevodoch sa stanovuje v zákone o obchodnej lodnej doprave a zdaňovacom predpise. Oslobodenie od platenia poplatkov na základe rozhodnutia ministra je aj oslobodením od daní a poplatkov bežne splatných maltskému štátu.
- (183) Komisia poznamenáva, že strata daňových príjmov pre štát sa rovná spotrebe štátnych prostriedkov vo forme daňových výdavkov. Umožnením zníženia alebo oslobodenia od daní a poplatkov podľa zákona o obchodnej lodnej doprave sa Malta vzdáva príjmov, ktoré predstavujú štátne prostriedky. Zníženie daní a oslobodenia od dane sa teda poskytujú zo štátnych prostriedkov. Tieto opatrenia boli zavedené formou štátnej regulácie (zákon o obchodnej lodnej doprave, ktorý je parlamentným zákonom, a zdaňovací predpis, ktorý Malta považuje za doplnkový právny predpis, ktorým sa vykonáva zákon o obchodnej lodnej doprave). Keďže tieto daňové opatrenia poskytujú maltské orgány, opatrenia sú pripísateľné štátu.
- (184) Na to, aby opatrenie predstavovalo štátnu pomoc, musí príjemcom poskytnúť finančnú výhodu. Komisia poznamenáva, že vnútroštátne opatrenia spočívajú v oslobodení od daní a poplatkov, ktoré príjemcovia poskytujú výhodu v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.
- (185) Komisia preto dospela k záveru, že
- i) daň z tonáže v režime dane z tonáže;
 - ii) oslobodenie od platenia poplatkov na základe rozhodnutia ministra;
 - iii) oslobodenie od zdaňovania kapitálových ziskov vyplývajúcich z predaja alebo prevodu lodí;
 - iv) oslobodenie od zdaňovania kapitálových ziskov v súvislosti s akciami v lodných spoločnostiach;
 - v) oslobodenie od zdaňovania dividend v súvislosti s akciami v lodných spoločnostiach;
 - vi) oslobodenie od zdaňovania úrokov alebo iných príjmov v súvislosti s financovaním lodných spoločností alebo lodí oprávnených na daň z tonáže;
 - vii) oslobodenie od určitých daní z listín a prevodov

sú poskytované zo štátnych prostriedkov, pripísateľné štátu a poskytujú príjemcom výhodu.

- (186) V ďalších oddieloch sa pri každom opatrení osobitne posudzujú ďalšie prvky nevyhnutné na to, aby opatrenie predstavovalo štátnu pomoc, konkrétne selektívna povaha opatrenia a jeho potenciál narušať hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod.

7.1.1. Režim dane z tonáže

Selektívna výhoda

- (187) Na to, aby opatrenie predstavovalo štátnu pomoc, musí byť selektívne v tom zmysle, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Pokiaľ ide o výklad podmienky selektívnosti, z ustálenej judikatúry vyplýva, že opatrenie možno považovať za selektívne, ak je „jeho cieľom čiastočne oslobodiť tieto podniky od finančnej záťaže vyplývajúcej z bežného uplatňovania všeobecného systému povinných príspevkov ustanovených zákonom.“⁽⁸⁰⁾ Opatrenie sa považuje za selektívne, ak predstavuje odklon od bežného uplatňovania všeobecného daňového rámca.
- (188) Na účely posúdenia Súdny dvor navrhol analýzu v troch krokoch⁽⁸¹⁾. Po prvé sa musí identifikovať referenčný systém. Druhým krokom je stanovenie, či toto opatrenie predstavuje výnimku z uvedeného systému v tom zmysle, že rozlišuje medzi hospodárskymi subjektmi, ktoré sú z pohľadu cieľov vlastných danému systému v porovnateľnej skutkovej a právnej situácii. Stanovenie toho, či existuje výnimka, je kľúčovým prvkom tejto časti testu a umožňuje dospieť k záveru v súvislosti s tým, či je opatrenie *prima facie* selektívne. Ak dané opatrenie nepredstavuje výnimku z referenčného systému, nie je selektívne. Ak však áno (a teda je *prima facie* selektívne), musí sa v treťom kroku testu určiť, či je táto výnimka odôvodnená povahou alebo všeobecnou štruktúrou (referenčného) systému⁽⁸²⁾. Ak je *prima facie* selektívne opatrenie odôvodnené povahou a všeobecnou štruktúrou systému, nebude sa považovať za selektívne, a nebude sa naň teda vzťahovať článok 107 ods. 1 ZFEÚ⁽⁸³⁾.
- (189) Podľa zákona o dani z príjmov podniky na Malte podliehajú zdaneniu vo výške 35 %⁽⁸⁴⁾. Spoločnosti lodnej dopravy, ktoré sa rozhodli využiť režim dane z tonáže, sú oslobodené od zdanenia podľa zákona o dani z príjmov, pokiaľ ide o príjmy vyplývajúce z námorných dopravných činností, a namiesto toho platia paušálnu sumu. Komisia poznamenáva, že režim dane z tonáže opísaný v oddiele 2.1 alebo porovnateľný režim nie je k dispozícii všetkým odvetviám alebo podnikom, a preto je *prima facie* selektívny. Daň z tonáže umožňuje príjemcom ušetriť na daňových výdavkoch. Táto výnimka nie je odôvodnená povahou všeobecného systému, ale bola zavedená s osobitným cieľom využívať a podporovať určité činnosti.
- (190) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že režim dane z tonáže poskytuje selektívnu ekonomickú výhodu.

Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod

- (191) Opatrenie poskytnuté štátom sa pokladá za opatrenie narušajúce hospodársku súťaž alebo hroziace narušením hospodárskej súťaže, ak sa ním môže zlepšiť konkurenčné postavenie príjemcu v porovnaní s inými podnikmi, s ktorými súťaží⁽⁸⁵⁾. Z praktického hľadiska sa teda narušenie hospodárskej súťaže v zmysle článku 107 ZFEÚ predpokladá vtedy, keď štát poskytne finančnú výhodu podniku v liberalizovanom odvetví, v ktorom existuje alebo môže existovať hospodárska súťaž⁽⁸⁶⁾. Pokiaľ finančná pomoc poskytnutá štátom posilňuje postavenie jedného podniku vo vzťahu k ostatným konkurenčným podnikom pri obchodovaní v rámci Spoločenstva, musí sa toto obchodovanie považovať za ovplyvnené touto pomocou⁽⁸⁷⁾.

⁽⁸⁰⁾ Vec C-173/73, Talianska republika/Komisia Európskych spoločenstiev, Zb. 1974, s. 709, bod 3.

⁽⁸¹⁾ Pozri napríklad rozsudok z 18. decembra 2008, Vláda Gibraltáru/Komisia, T-211/04 a T-215/04, Zb. 2008, s. II-3745, T-211/04 a T-215/04, body 143 – 144.

⁽⁸²⁾ Pozri napríklad rozsudok Súdneho dvora z 8. septembra 2011, Komisia/Holandsko, C-279/08 P, ECLI:EU:C:2011:551, bod 62; rozsudok Súdneho dvora z 8. novembra 2001, Adria-Wien Pipeline, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, bod 42.

⁽⁸³⁾ Pozri napríklad rozsudok Súdneho dvora z 8. septembra 2011, Paint Graphos a i., spojené veci C-78/08 až C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, bod 49 a nasl.; rozsudok Súdneho dvora z 29. apríla 2004, GIL Insurance, C-308/01, ECLI:EU:C:2004:252, bod 60 a nasl.

⁽⁸⁴⁾ Článok 56 ods. 6 zákona o dani z príjmov.

⁽⁸⁵⁾ Vec C-730/79, Philip Morris, Zb. 1980, s. 267, bod 11; spojené veci T-298/07, T-312/97 atď., Alzetta, Zb. 2000, s. II-2325, bod 80.

⁽⁸⁶⁾ Spojené veci T-298/07, T-312/97 atď., Alzetta, Zb. 2000, s. II-2325, body 141 – 147.

⁽⁸⁷⁾ Vec T-288/97, Friulia Venezia Giulia, Zb. 2001, s. II-1619, bod 41.

- (192) Národné dopravné činnosti sa v podstate vykonávajú na celosvetovom trhu. Navyše trhy pre námornú kabotáž aj námorné služby sú plne liberalizované⁽⁸⁸⁾. Služby poskytované lodnými spoločnosťami využívajúcimi režim dane z tonáže sú teda otvorené hospodárskej súťaži v rámci členských štátov, medzi členskými štátmi aj medzi členskými štátmi a tretími krajinami. V dôsledku toho uvedený režim hrozí narušením hospodárskej súťaže a mohol by ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

Záver

- (193) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že daň z tonáže predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

7.1.2. Oslobodenie od platenia poplatkov na základe rozhodnutia ministra

- (194) Súčasné právne predpisy primerane neobmedzujú právomoc ministra oslobodiť lode od platenia poplatkov podľa zdaňovacieho predpisu, ako sa rozoberá v odôvodneniach 23 a 112. Ich znenie nie je dostatočne presné na to, aby sa zaručilo, že zníženie sa obmedzí na zamýšľané neekonomické činnosti s humanitárnym alebo filantropickým účelom.
- (195) Rovnaké úvahy, aké sa uvádzajú v odôvodneniach 187 a ďalších o selektívnej výhode a v odôvodnení 191 a ďalších o narušení hospodárskej súťaže a ovplyvňovaní obchodu, sa vzťahujú aj na opatrenia, ktoré možno poskytnúť na základe rozhodnutia ministra.

Záver

- (196) Komisia preto dospela k záveru, že možnosť oslobodiť ďalšie plavidlá na základe rozhodnutia ministra predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.

7.1.3. Oslobodenie od zdaňovania kapitálových ziskov z predaja lodí

- (197) Článok 5 ods. 1 písm. a) zákona o dani z príjmov ukladá daň z kapitálových ziskov vyplývajúcich z prevodu kapitálových aktív. V článku 3 ods. 1 zdaňovacieho predpisu sa stanovuje oslobodenie od dane z kapitálových ziskov z predaja a prevodu lodí oprávnených na daň z tonáže.

Selektívna výhoda

- (198) Ako sa uvádza v odôvodnení 187, opatrenie sa považuje za selektívne, ak predstavuje odklon od bežného uplatňovania všeobecného daňového rámca. V článku 3 ods. 1 zdaňovacieho predpisu sa stanovuje oslobodenie od dane z kapitálových ziskov z predaja lodí, zatiaľ čo vo všeobecnom daňovom rámci článok 5 ods. 1 zákona o dani z príjmov ukladá daň z kapitálových ziskov vyplývajúcich z prevodu kapitálových aktív, ktorá v zásade predstavuje 35 %. Spoločnosti lodnej dopravy, ktoré sa rozhodli využiť režim dane z tonáže, sú v súvislosti s kapitálovými ziskami z predaja lodí oprávnených na daň z tonáže oslobodené od zdanenia podľa zákona o dani z príjmov. Komisia poznamenáva, že takéto oslobodenie nie je k dispozícii všetkým odvetviám alebo podnikom, a preto je *prima facie* selektívne. Oslobodenie od dane umožňuje príjmom ušetriť na daňových výdavkoch. Táto výnimka nie je odôvodnená povahou všeobecného systému, ale bola zavedená s osobitným cieľom využívať a podporovať určité činnosti.
- (199) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia usudzuje, že oslobodenie od dane z kapitálových ziskov z predaja lodí predstavuje selektívnu výhodu v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod

- (200) Ako sa uvádza v odôvodnení 191, pokiaľ finančná pomoc poskytnutá štátom posilňuje postavenie jedného podniku vo vzťahu k ostatným konkurenčným podnikom pri obchodovaní v rámci Spoločenstva, musí sa toto obchodovanie považovať za ovplyvnené touto pomocou⁽⁸⁹⁾.

⁽⁸⁸⁾ Od 1. januára 1993: nariadenie (EHS) č. 3577/92, nariadenie Rady (EHS) č. 4055/86.

⁽⁸⁹⁾ Vec T-288/97, Friulia Venezia Giulia, Zb. 2001, s. II-1619, bod 41.

- (201) Ako sa podrobnejšie uvádza v odôvodnení 192, námorné dopravné činnosti sa v podstate vykonávajú na celosvetovom trhu. Služby poskytované lodnými spoločnosťami, ktoré využívajú oslobodenie od dane z kapitálových ziskov, sú teda otvorené hospodárskej súťaži medzi členskými štátmi. V dôsledku toho hrozí, že uvedené opatrenie naruší hospodársku súťaž a mohlo by ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

Záver

- (202) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia usudzuje, že oslobodenie od dane z kapitálových ziskov z predaja lodí predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

7.1.4. Oslobodenie od zdaňovania dividend v súvislosti s akciami v lodných spoločnostiach

Selektívna výhoda

- (203) Referenčný systém by sa mal definovať ako všeobecný systém zdaňovania dividend. V článku 68 zákona o dani z príjmov sa stanovuje, že žiadnej osobe bez ohľadu na to, či má pobyt na Malte alebo nie, sa nebude účtovať daň z príjmov z dividend. Okrem toho sa v článku 68 stanovuje, že nikto nie je povinný deklarovať príjmy z dividend v daňovom priznaní. Maltské orgány potvrdili, že všeobecná daňová sadzba vzťahujúca sa na dividendy akéhokoľvek typu akcionára na Malte je v podstate nulová. Pokiaľ ide o akcionárov spoločností lodnej dopravy, v článku 3 ods. 1 písm. a) zdaňovacieho predpisu sa stanovuje, že „v súvislosti s príjmami vyplývajúcimi z námorných dopravných činností licencovanej spoločnosti lodnej dopravy nebude podľa zákona o dani z príjmov účtovaná ani splatná žiadna ďalšia daň“ za predpokladu, že spoločnosť lodnej dopravy riadne zaplatila všetky príslušné poplatky a dane. Preto akcionári spoločnosti, ktorá sa nezaobera lodnou dopravou, ako aj akcionári spoločnosti lodnej dopravy, ktorí dostali od spoločnosti dividendu, neplatia z dividend žiadnu daň. Oslobodenie od dane z dividend v súvislosti s akciami v lodných spoločnostiach preto predstavuje všeobecné opatrenie, ktoré nemá selektívny charakter.

Záver

- (204) Na základe predchádzajúceho posúdenia oslobodenie od dane z dividend nie je selektívne, a preto nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

7.1.5. Oslobodenie od zdaňovania úrokov alebo iných príjmov splatných v súvislosti s financovaním lodných spoločností alebo lodí oprávnených na daň z tonáže

Selektívna výhoda

- (205) Komisia poznamenáva, že v článku 84Z ods. 1 zákona o obchodnej lodnej doprave sa stanovuje široká škála činností ⁽⁹⁰⁾, na základe ktorých možno spoločnosť klasifikovať ako spoločnosť lodnej dopravy. V článku 3 ods. 2 zákona o obchodnej lodnej doprave sa stanovuje, že podľa zákona o dani z príjmov finančné inštitúcie neplatia z úrokov alebo iných príjmov žiadnu daň v súvislosti s financovaním činností licencovanej spoločnosti lodnej dopravy uvedenej v článku 84Z ods. 1 zákona o obchodnej lodnej doprave alebo financovaním lode oprávnenej na daň z tonáže.
- (206) Ako sa uvádza v odôvodnení 187, opatrenie sa považuje za selektívne, ak predstavuje odklon od bežného uplatňovania všeobecného daňového rámca. V článku 3 ods. 2 zdaňovacieho predpisu sa stanovuje oslobodenie od zdaňovania úrokov alebo iných príjmov splatných v súvislosti s financovaním činností licencovaných spoločností lodnej dopravy stanovených v článku 84Z ods. 1 zákona o obchodnej lodnej doprave alebo financovaním lode oprávnenej na daň z tonáže, zatiaľ čo vo všeobecnom daňovom rámci článok 4 ods. 1 zákona o dani z príjmov ukladá daň vo forme paušálnej sadzby vo výške 35 % z úrokových príjmov pochádzajúcich z finančných činností, ako je poskytovanie úverov a záruk. Z tohto dôvodu sú finančné inštitúcie oslobodené od dane z príjmov pochádzajúcich z financovania široko definovaných činností licencovaných spoločností lodnej dopravy a z financovania lodí oprávnených na daň z tonáže.
- (207) Komisia poznamenáva, že takéto oslobodenie finančným inštitúciám nie je k dispozícii, pokiaľ ide o financovanie spoločností, ktoré nie sú licencovanými spoločnosťami lodnej dopravy. Oslobodenie je preto *prima facie* selektívne, pretože zvýhodňuje finančné inštitúcie, ktoré pôsobia vo financovaní odvetvia námornej dopravy. Oslobodenie od dane umožňuje príjemcom ušetriť na daňových výdavkoch.

⁽⁹⁰⁾ Pozri odôvodnenie 9 tohto rozhodnutia.

- (208) Podľa Komisie povaha všeobecného systému zdaňovania príjmov na Malte nemá účel, ktorý by mohol odôvodniť príslušnú výnimku, a opatrenie bolo zavedené s osobitným cieľom využívať a podporovať určité činnosti.
- (209) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že oslobodenie od dane z úrokov alebo iných príjmov splatných v súvislosti s financovaním činností licencovaných spoločností lodnej dopravy alebo financovaním lodí oprávnených na daň z tonáže predstavuje selektívnu výhodu v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod

- (210) Finančné služby sa v zásade realizujú na európskom trhu, kde si finančné inštitúcie navzájom konkurujú. Služby poskytované finančnými inštitúciami, ktoré využívajú oslobodenie od dane, sú teda otvorené hospodárskej súťaži medzi členskými štátmi.
- (211) Pokiaľ finančná pomoc poskytnutá štátom posilňuje postavenie jedného podniku vo vzťahu k ostatným konkurenčným podnikom pri obchodovaní v rámci Spoločenstva, musí sa toto obchodovanie považovať za ovplyvnené týmto opatrením⁽⁹¹⁾. V dôsledku toho hrozí, že uvedené opatrenie naruší hospodársku súťaž a mohlo by ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

Záver

- (212) Z uvedených dôvodov Komisia dospela k záveru, že oslobodenie od dane z úrokov alebo iných príjmov splatných v súvislosti s financovaním lodných spoločností alebo lodí oprávnených na daň z tonáže predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

7.1.6. Oslobodenie od zdaňovania kapitálových ziskov v súvislosti s akciami v lodných spoločnostiach

Selektívna výhoda

- (213) Ako sa uvádza v odôvodnení 187, opatrenie sa považuje za selektívne, ak predstavuje odklon od bežného uplatňovania všeobecného daňového rámca. Kapitálové zisky z akcií maltských rezidentov by podľa zákona o dani z príjmov bežne podliehali zdaneniu vo výške 35 %⁽⁹²⁾. V zdaňovacom predpise sa však stanovuje oslobodenie od dane v prípade kapitálových ziskov súvisiacich s akciami v lodných spoločnostiach⁽⁹³⁾. Komisia poznamenáva, že takéto oslobodenie nie je k dispozícii všetkým odvetviam alebo podnikom, a preto je *prima facie* selektívne. Oslobodenie predstavuje výnimku zo všeobecného daňového systému, pretože maltskí rezidenti, ktorí majú výnosy alebo zisk z prevodu lodných spoločností, sa z hľadiska cieľa daňového systému, t. j. zdaňovania všetkých výnosov alebo ziskov z prevodu akýchkoľvek akcií alebo cenných papierov, nachádzajú v porovnateľnej právnej a faktickej situácii, ako maltskí rezidenti, ktorí majú výnosy alebo zisk z prevodu iných spoločností.
- (214) Malta nepredložila žiadny argument k otázke, či by opatrenie mohlo byť odôvodnené logikou daňového systému. Podľa Komisie povaha a všeobecná štruktúra zdaňovania príjmov na Malte nemá účel, ktorý by mohol odôvodniť príslušnú výnimku, a preto dospela k záveru, že oslobodenie maltských rezidentov od dane z kapitálových ziskov z predaja akcií v lodných spoločnostiach je selektívne v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod

- (215) Ako sa uvádza v odôvodnení 191, pokiaľ finančná pomoc poskytnutá štátom posilňuje postavenie jedného podniku vo vzťahu k ostatným konkurenčným podnikom pri obchodovaní v rámci Spoločenstva, musí sa toto obchodovanie považovať za ovplyvnené touto pomocou.

⁽⁹¹⁾ Vec T-288/97, Friulia Venezia Giulia, Zb. 2001, s. II-1619, bod 41.

⁽⁹²⁾ Článok 5 ods. 1 písm. a) bod ii) zákona o dani z príjmov. Na druhej strane, článok 12 ods. 1 písm. c) bod ii) zákona o dani z príjmov, ktorý oslobodzuje od dane z príjmov všetky výnosy alebo zisky nadobudnuté alebo získané ktoroukoľvek osobou, ktorá nemá pobyt ani sídlo na Malte, pri prevode akýchkoľvek akcií alebo cenných papierov v spoločnosti, nie je na účely tohto posudzovania relevantný, pretože netvorí súčasť všeobecného pravidla pre maltských rezidentov.

⁽⁹³⁾ Článok 3 ods. 1 písm. c) predpisu o zdaňovaní obchodnej lodnej dopravy.

- (216) V tomto prípade sú maltskí rezidenti, ktorí sú držiteľmi akcií v lodných spoločnostiach, vystavení hospodárskej súťaži a obchodu medzi členskými štátmi. Investičné činnosti sa vykonávajú na celosvetovom trhu. Okrem toho, ako sa podrobnejšie uvádza v odôvodnení 192, námorné dopravné činnosti sa v podstate vykonávajú na celosvetovom trhu. Z toho vyplýva, že posudzované daňové opatrenie ovplyvňuje obchod v Únii a má potenciál narušiť hospodársku súťaž medzi členskými štátmi.

Záver

- (217) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia usudzuje, že oslobodenie od dane z kapitálových ziskov z predaja akcií v lodných spoločnostiach predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

7.1.7. Oslobodenie od dane z listín a prevodov

Selektívnosť

- (218) Podľa zákona o dani z listín a prevodov sa daň okrem iného uplatňuje aj na prevody obchodovateľných cenných papierov⁽⁹⁴⁾. Ako sa uvádza v odôvodnení 41, v článku 5 zdaňovacieho predpisu sa stanovujú výnimky, pokiaľ ide o transakcie súvisiace s obchodovateľnými cennými papiermi, ktoré sa týkajú spoločností lodnej dopravy.
- (219) Ako sa uvádza v odôvodnení 187, opatrenie sa považuje za selektívne, ak predstavuje odklon od bežného uplatňovania všeobecného daňového rámca. Článok 5 zdaňovacieho predpisu predstavuje výnimku zo všeobecného systému, pretože subjekty vykonávajúce transakcie s cennými papiermi v súvislosti s lodnou dopravou sa nachádzajú v porovnateľnej právnej a faktickej situácii ako subjekty, ktoré vykonávajú tieto transakcie v súvislosti s akýmkoľvek iným odvetvím.
- (220) Komisia poznamenáva, že takéto oslobodenie nie je v iných odvetviach k dispozícii. Oslobodenie je preto *prima facie* selektívne, pretože zvýhodňuje transakcie v odvetví námornej dopravy. Oslobodenie umožňuje príjmom ušetriť na výdavkoch.
- (221) Malta nepredložila žiadny argument k otázke, či by opatrenie mohlo byť odôvodnené logikou systému. Podľa Komisie povaha a všeobecná štruktúra maltského daňového systému nemá účel, ktorý by mohol odôvodniť príslušnú výnimku.
- (222) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia usudzuje, že oslobodenie od dane z listín a prevodov poskytuje selektívnu výhodu v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod

- (223) Opatrenie poskytnuté štátom sa pokladá za opatrenie narušajúce hospodársku súťaž alebo hroziace narušením hospodárskej súťaže, ak sa ním môže zlepšiť konkurenčné postavenie príjemcu v porovnaní s iným podnikom.
- (224) Ako sa uvádza v odôvodnení 192, námorná lodná doprava je liberalizovaným odvetvím s konkurenciou v rámci EÚ aj na celosvetovom trhu. Toto opatrenie preto hrozí narušením hospodárskej súťaže a mohlo by ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

Záver

- (225) Uvedené opatrenie preto predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

7.2. Zlučiteľnosť pomoci

Právny základ pre posudzovanie

- (226) Podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ možno pomoc na uľahčenie rozvoja určitých činností pokladať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, keď sa ňou nepriaznivo neovplyvňujú podmienky obchodu v miere, ktorá by bola v rozpore so spoločným záujmom, a poskytuje teda možný základ pre výnimku zo všeobecného zákazu štátnej pomoci. Komisia považuje článok 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ za vhodný právny základ uplatniteľný na maltský režim dane z tonáže.

⁽⁹⁴⁾ Pozri odôvodnenie 40. Na druhej strane na účely tohto posúdenia selektívnosti nie je relevantné, že na transakcie s cennými papiermi spoločnosti, v ktorej viac ako polovicu splateného základného imania, hlasovacích práv a práv na zisky majú osoby, ktoré nemajú pobyt alebo sídlo na Malte, sa nevzťahuje žiadna daň, pretože toto ustanovenie netvorí súčasť tohto všeobecného pravidla.

(227) Podľa ustálenej judikatúry Komisia pri uplatňovaní článku 107 ods. 3 ZFEÚ disponuje širokou mierou voľnej úvahy, ktorej výkon zahŕňa komplexné hodnotenie ekonomického a sociálneho charakteru, ktoré sa musia vykonať v kontexte Spoločenstva. Komisia sa prijatím pravidiel postupu a zverejnením, že ich bude uplatňovať na príslušné prípady, sama obmedzuje pri výkone svojej voľnej úvahy a nemôže sa od týchto pravidiel odchýliť bez toho, aby nebola prípadne sankcionovaná z dôvodu porušenia všeobecných právnych zásad, akými sú zásada rovnakého zaobchádzania alebo zásada ochrany oprávnených očakávaní. Preto je v špecifickej oblasti štátnej pomoci Komisia viazaná usmerneniami a oznámeniami, ktoré vydáva, v rozsahu, v akom sa neodchyľujú od pravidiel zmluvy ⁽⁹⁵⁾. V súlade s touto ustálenou judikatúrou Komisia v tomto prípade uplatní usmernenia pre námornú dopravu. V usmerneniach pre námornú dopravu sa stanovujú podmienky, za akých sa schéma na podporu odvetvia námornej dopravy členského štátu považuje za zlučiteľnú s vnútorným trhom.

(228) V oddiele 2.2 usmernení pre námornú dopravu sa uvádzajú osobitné ciele v záujme námornej politiky Spoločenstva, ktoré môžu byť podporované schémami, najmä:

- zvýšenie bezpečnosti, efektívnosti, zabezpečenia a ekologickosti námornej dopravy,
- podpora plavby pod vlajkami členských štátov alebo návrat k nej,
- prispievanie ku konsolidácii námorných zoskupení v členských štátoch pri zachovávaní všestrannej konkurencieschopnosti flotily na svetových trhoch,
- podpora a zlepšenie know-how v oblasti námornej dopravy a ochrana a podpora zamestnanosti európskych námorníkov.

7.2.1. Režim dane z tonáže

7.2.1.1. Plavidlá oprávnené na daň z tonáže

(229) V súlade s oddielom 2 usmernení pre námornú dopravu sa rozsah usmernení vzťahuje na „námornú dopravu“. Na to, aby vnútroštátne opatrenia pomoci boli v súlade s usmerneniami pre námornú dopravu, musia sa obmedzovať na lode používané na účely námornej dopravy, ako sa vymedzuje v týchto usmerneniach prostredníctvom odkazu na nariadenie (EHS) č. 4055/86 a nariadenie (EHS) č. 3577/92. ⁽⁹⁶⁾

(230) V nariadení (EHS) č. 4055/86 je „námorná doprava“ definovaná ako námorná preprava cestujúcich alebo tovaru medzi akýmkoľvek prístavom členského štátu a akýmkoľvek prístavom alebo pobrežným zariadením iného členského štátu alebo tretieho štátu.

(231) V nariadení (EHS) č. 3577/92 je „námorná doprava“ definovaná ako preprava cestujúcich alebo tovaru po mori medzi prístavmi situovanými na pevnine alebo na hlavnom území členského štátu (*pevninská kobotáž*) alebo preprava cestujúcich alebo tovaru medzi ktorýmkoľvek prístavom v členskom štáte a zariadením alebo stavbou situovanou v pevninskej plytčine tohto členského štátu (*pobrežné zabezpečovacie služby*) alebo preprava cestujúcich alebo tovaru po mori medzi prístavmi na pevnine a ostrovom členského štátu alebo medzi prístavmi situovanými na ostrovoch členského štátu (*ostrovná kobotáž*).

(232) Komisia takisto rozhodla, že niektoré činnosti, aj keď sa na ne nevzťahuje alebo len čiastočne vzťahuje definícia námornej dopravy, môžu analogicky s námornou dopravou podliehať ustanoveniam oddielu 3.1 usmernení pre námornú dopravu. Ide o plavidlá poskytujúce záchranné služby a pomoc na mori ⁽⁹⁷⁾, ako aj plavidlá, ktoré kladú káble a potrubia, žeriavové a výskumné plavidlá ⁽⁹⁸⁾, keďže si vyžadujú podobne kvalifikovaných pracovníkov a sú rovnako vystavené medzinárodnej konkurencii.

⁽⁹⁵⁾ Pozri okrem iného vec C-464/09 P, Holland Malt/Komisia, EU:C:2010:733, body 46 – 47.

⁽⁹⁶⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 45.

⁽⁹⁷⁾ Rozhodnutie Komisie z 13. apríla 2015 vo veci SA.38085 (2013/N) týkajúce sa predĺženia talianskeho režimu dane z tonáže (vrátane jeho uplatňovania na plavidlá poskytujúce záchranné služby na mori a námornú pomoc na otvorenom mori), odôvodnenie 54 (Ú. v. EÚ C 406, 4.11.2016, s. 1).

⁽⁹⁸⁾ Pozri najmä rozhodnutie Komisie 2009/380/ES z 13. januára 2009 o štátnej pomoci C 22/07 v súvislosti s rozšírením režimu oslobodenia dánskych námorných prepravných spoločností od platby dane z príjmu a sociálnych príspevkov za námorníkov o činnosti týkajúcej sa bagrovania a kladenia káblov, odôvodnenia 65 až 72 (Ú. v. EÚ L 119, 15.5.2009, s. 23); rozhodnutie Komisie z 27. apríla 2010 vo veci N 714/2009, Intégration des transports de la pose de câbles, pose de canalisations, navires de grues et navires de recherche sous le régime de la „tonnage tax“, odôvodnenie 44 (Ú. v. EÚ C 158, 18.6.2010, s. 1); rozhodnutie Komisie z 27. apríla 2010 vo veci SA N 714/2009, Holandsko – Rozšírenie režimu dane z tonáže na plavidlá, ktoré kladú káble a potrubia, výskumné plavidlá a žeriavové plavidlá, odôvodnenia 37 až 46 (Ú. v. EÚ C 158, 18.6.2010, s. 2).

- (233) Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania uviedla predpoklad, že na rybárske plavidlá, pontóny, nákladné člny, jachty, výletné plavidlá a ropné plošiny sa vzťahuje maltská daň z tonáže, vyjadrila však pochybnosti, či je to vzhľadom na definíciu námornej dopravy opodstatnené ⁽⁹⁹⁾.
- (234) Malta objasnila, že hoci všetky plavidlá registrované na Malte platia poplatok nazývaný „daň z tonáže“, iba tie lode, ktoré sa podieľajú na „námorných dopravných činnostiach“, sú podľa zdaňovacieho predpisu oslobodené od bežného zdaňovania príjmov a možno ich klasifikovať ako „lode oprávnené na daň z tonáže“.
- (235) Komisia vyjadrila pochybnosti o zlučiteľnosti definície oprávnených námorných dopravných činností, ktorá zahŕňala aj činnosti, „ktoré môžu byť inak predpísané“ ⁽¹⁰⁰⁾.
- (236) Podľa Malty je dôvodom na zaradenie výrazu „alebo ktoré môžu byť inak predpísané“ poskytnutie primeranej legislatívnej flexibility príslušnému orgánu v prípade, že by sa do definície „námorných dopravných činností“ mohli zahrnúť určité nové činnosti (napr. v dôsledku vývoja odvetvia alebo právnych predpisov na úrovni Únie). Malta potvrdila, že nikdy neboli vydané žiadne predpisy, pravidlá, príkazy alebo pokyny, ktorých cieľom by bolo rozšíriť definíciu námorných dopravných činností.
- (237) Okrem toho Komisia poznamenáva, že na základe vysvetlení poskytnutých Maltou ustanovením zakotveným v článku 85A ods. 1 zákona o obchodnej lodnej doprave, ktoré oprávňuje zodpovedného ministra akceptovať do režimu dane z tonáže plavidlá pod minimálnou hranicou čistej tonáže 1 000 netto ton ⁽¹⁰¹⁾, sa nezrušila požiadavka, aby sa plavidlo podieľalo na medzinárodnej preprave tovaru alebo cestujúcich. Komisia však zároveň poznamenáva, že právomoc ministra akceptovať plavidlá pod minimálnou hranicou čistej tonáže 1 000 netto ton nie je založená na žiadnych objektívnych kritériách. Komisia preto víta skutočnosť, že Malta poskytla záväzok uvedený v bode 18 prílohy.
- (238) Komisia dospela k záveru, že znenie maltských právnych predpisov podľa všetkého poskytuje priestor, aby do režimu dane z tonáže mohli byť prostredníctvom ministerských aktov zahrnuté aj také činnosti, ktoré idú nad rámec definície námornej dopravy. Tento aspekt maltského režimu dane z tonáže je preto nezlučiteľný s usmerneniami pre námornú dopravu.

Oprávnenosť nákladných člnov bez vlastného pohonu

- (239) V rozhodnutí o začatí konania Komisia spochybnila oprávnenosť nákladných člnov bez vlastného pohonu vzhľadom na skutočnosť, že samy osebe nevykonávajú dopravné činnosti, ale závisia od iných plavidiel, ktoré ich vlečú ⁽¹⁰²⁾.
- (240) Po vypočutí pripomienok maltských orgánov a tretích strán Komisia stále zastáva názor, že nákladné člny bez vlastného pohonu sa nepodieľajú na námornej doprave, keďže samy osebe nevykonávajú dopravné činnosti, ale závisia od iných plavidiel, ktoré ich vlečú. Plavidlo poskytujúce pohon možno charakterizovať ako plavidlo podieľajúce sa na námornej doprave, ale činnosť nákladného člna nie.
- (241) Komisia dospela k záveru, že akceptovanie nákladných člnov na daň z tonáže ide nad rámec definície námornej dopravy. Tento aspekt maltského režimu dane z tonáže je preto nezlučiteľný s usmerneniami pre námornú dopravu.

Oprávnenosť výletných lodí a komerčných jacht

- (242) Pokiaľ ide o komerčné jachty, v rozhodnutí o začatí konania ⁽¹⁰³⁾ Komisia vyjadrila obavy, že sa väčšinou používajú na miestne plavby (často rekreačné výlety), a takisto vyjadrila neistotu v otázke, do akej miery by sa na takéto lode mal vzťahovať režim dane z tonáže.

⁽⁹⁹⁾ Pozri odôvodnenie 50 rozhodnutia o začatí konania.

⁽¹⁰⁰⁾ Pozri odôvodnenie 6 rozhodnutia o začatí konania a odôvodnenie 10 tohto rozhodnutia.

⁽¹⁰¹⁾ Pozri odôvodnenie 7 rozhodnutia o začatí konania a odôvodnenie 11 tohto rozhodnutia.

⁽¹⁰²⁾ Pozri odôvodnenie 50 rozhodnutia o začatí konania.

⁽¹⁰³⁾ Odôvodnenie 50 rozhodnutia o začatí konania.

- (243) Oprávnenosť komerčných jacht a výletných lodí by sa mala posudzovať na základe oznámenia Komisie o výklade nariadenia Rady (EHS) č. 3577/92 ⁽¹⁰⁴⁾. Kapitola 3.3 tohto oznámenia potvrdzuje, že výletné plavby patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EHS) č. 3577/92 a nariadenia (EHS) č. 4055/86, keďže predstavujú námornú dopravu. Výletné lode skutočne prevádzajú cestujúcich po mori medzi prístavmi, a teda vykonávajú činnosti námornej dopravy. Komisia preto usudzuje, že výletné lode majú nárok na zdanenie tonáže za predpokladu, že väčšinu ich príjmov tvoria základné príjmy z námornej lodnej dopravy. Obmedzenia pridružených služieb súvisiacich s námornými dopravnými činnosťami sú uvedené v odôvodneniach 266 až 274.
- (244) Dopravné služby poskytované komerčnými jachtami patria do definície námornej dopravy za predpokladu, že zahŕňajú námornú prepravu tovaru a/alebo osôb medzi prístavmi, ako aj medzi prístavom a pobrežným zariadením/konštrukciou. Komisia preto usudzuje, že komerčné jachty, ktoré vykonávajú námornú dopravu za úhradu, sú oprávnené na zdanenie tonáže.

Oprávnenosť vlečných a bagrovacích plavidiel

- (245) V rozhodnutí o začatí konania Komisia vyjadrila pochybnosti, či akceptovanie vlečných a bagrovacích plavidiel do maltského režimu dane z tonáže bolo v súlade s prísnyimi podmienkami stanovenými v usmerneniach pre námornú dopravu ⁽¹⁰⁵⁾.
- (246) Podľa usmernení pre námornú dopravu sa „daňové opatrenia pre spoločnosti (ako je daň z tonáže) môžu uplatňovať na tie bagre, ktorých činnosť pozostávajúca z „námornej dopravy“ predstavuje viac ako 50 % ich ročného pracovného času, a len na tieto dopravné /činnosti“. V prípade bagrov je námorná doprava v bode 3.1 usmernení pre námornú dopravu definovaná ako „doprava materiálu vyťaženého na morskom dne“ a nezahŕňa „ťažbu alebo bagrovanie ako také“. V súlade s rozhodovacou praxou Komisie ⁽¹⁰⁶⁾ oprávnená časť činností bagra zahŕňa aj plavbu medzi prístavom a miestom ťažby, plavbu medzi rôznymi miestami ťažby, plavbu medzi miestom ťažby a miestom, kde sa vyťažený materiál má vyložiť, vykládku vyťaženého materiálu a plavbu medzi miestom vykládky a prístavom. Naopak, bagrovanie a plavba počas bagrovania sa nepovažujú za činnosti námornej dopravy.
- (247) Pokiaľ ide o remorkéry, v usmerneniach pre námornú dopravu sa jasne uvádza, že „vlečné činnosti vykonávané okrem iného v prístavoch alebo tie, pri ktorých remorkér pomáha plavidlu s vlastným pohonom dostať sa do prístavu, sa nepovažujú za námornú dopravu“. Navyše v usmerneniach pre námornú dopravu sa stanovuje, že vlečenie patrí do rozsahu ich pôsobnosti iba vtedy, ak viac ako 50 % vlečnej činnosti skutočne vykonávanej remorkérom v danom roku tvorí námorná doprava (sem okrem iného patrí aj vlečenie nákladných člnov medzi prístavmi alebo medzi prístavom a pobrežným zariadením/konštrukciou alebo vlečenie plavidiel, ktoré sa z dôvodu technickej poruchy nemôžu plaviť samostatne).
- (248) Malta nemá formálne explicitné právne predpisy, ktoré by obsahovali požiadavku na 50 % námornej dopravy v súvislosti s vlečením a bagrovaním, ktorá je vysvetlená v odôvodneniach 246 a 247. Komisia usudzuje, že maltské právne predpisy zrejme ponechali priestor na uplatnenie dane z tonáže na príjmy z bagrov a remorkérov bez obmedzenia. Komisia sa preto domnieva, že vnútroštátne opatrenia, ktoré sa v súčasnosti na Malte uplatňujú, týkajúce sa vlečenia a bagrovania nie sú v súlade s podmienkami stanovenými v usmerneniach pre námornú dopravu.

Oprávnenosť služobných a podporných plavidiel a iných plavidiel

- (249) V rozhodnutí o začatí konania Komisia skúmala, čo sa klasifikuje ako servisné/podporné plavidlá, na ktoré sa vzťahuje maltský režim dane z tonáže, a na akom základe ⁽¹⁰⁷⁾.
- (250) Komisia bola pôvodne toho názoru, že maltský systém potenciálne umožňoval, aby sa režim dane z tonáže vzťahoval na širokú škálu služobných/podporných plavidiel.

⁽¹⁰⁴⁾ Oznámenie z 22. apríla 2014, COM(2014) 232 final.

⁽¹⁰⁵⁾ Pozri odôvodnenie 46 rozhodnutia o začatí konania.

⁽¹⁰⁶⁾ Pozri najmä rozhodnutie, 2009/380/ES, odôvodnenia 79 a 80.

⁽¹⁰⁷⁾ Pozri odôvodnenie 51 rozhodnutia o začatí konania.

- (251) Komisia skúmala, či tento režim využívali plavidlá na opravu káblov, ponorné služobné plavidlá, plavidlá na stimuláciu ropných vrtov, pilotné plavidlá, prieskumné plavidlá, hydrografické prieskumné a konštrukčné plavidlá poskytujúce služby na mori a mobilné plošiny, a uviedla, že nemala dostatočné informácie, na základe ktorých by mohla určiť, či by prípustnosť takýchto plavidiel/konštrukcií mohla byť v súlade s usmerneniami pre námornú dopravu. Malta objasnila, že na tieto plavidlá sa daň z tonáže nevzťahuje.
- (252) Komisia pripúšťa, že určité analogické činnosti, hoci nepatria pod striktnú definíciu námornej dopravy, môžu podliehať ustanoveniam usmernení pre námornú dopravu. Ide o prevádzku plavidiel, ktoré sa špecializujú na obsluhu pobrežných činností alebo na vykonávanie inštalčných a údržbárskych činností (napr. plavidlá na kladenie káblov, potrubia, výskumné a žeriavové plavidlá) ⁽¹⁰⁸⁾, alebo plavidiel poskytujúcich záchranné služby na mori a námornú pomoc na otvorenom mori, za predpokladu, že si vyžadujú podobne kvalifikovaných pracovníkov a sú rovnako vystavené medzinárodnej konkurencii ⁽¹⁰⁹⁾.
- (253) Pokiaľ ide o budúcnosť, Malta objasnila, že má v úmysle uplatňovať daň z tonáže na plavidlá, ktoré kladú káble a potrubia, žeriavové a výskumné plavidlá v súlade s praxou Komisie opísanou v odôvodnení 252. Malta sa zaviazala, že túto skutočnosť výslovne zohľadní vo svojich právnych predpisoch ⁽¹¹⁰⁾. Na základe tejto budúcej právnej úpravy sa preto daň z tonáže bude uplatňovať na plavidlá, ktoré kladú káble a potrubia, žeriavové a výskumné plavidlá spôsobom, ktorý je v súlade s analogicky uplatňovanými usmerneniami pre námornú dopravu.
- (254) Pokiaľ ide o súčasné uplatňovanie maltského režimu dane z tonáže na „služobné/podporné plavidlá“, Malta preukázala, že činnosti, na ktoré sa vzťahuje tento pojem, sa týkajú námornej prepravy tovaru a/alebo osôb medzi prístavmi alebo medzi prístavom a pobrežným zariadením/konštrukciou, a teda sa považujú za námornú dopravu ⁽¹¹¹⁾. Tieto plavidlá preto patria do rozsahu pôsobnosti usmernení pre námornú dopravu.

Oprávnenosť rybárskych plavidiel

- (255) V rozhodnutí o začatí konania ⁽¹¹²⁾ Komisia vyjadrila pochybnosti, či sa na rybárske plavidlá vzťahuje režim dane z tonáže.
- (256) Komisia sa domnieva, že prvoradým účelom rybárskych plavidiel nie je námorná preprava tovaru a osôb medzi prístavmi alebo medzi prístavom a pobrežným zariadením/konštrukciou, ako sa to vyžaduje v usmerneniach pre námornú dopravu. Navyše rybárske plavidlá nemajú osobitné charakteristiky niektorých dopravných plavidiel, ktoré by Komisii umožnili, aby ich akceptovala ako oprávnené na daň z tonáže analogickým uplatnením usmernení pre námornú dopravu ⁽¹¹³⁾.
- (257) Komisia preto usudzuje, že zahrnutie rybárskych plavidiel do režimu dane z tonáže nie je zlučiteľné s vnútorným trhom.

Oprávnenosť ropných plošín

- (258) Komisia opakuje stanovisko vyjadrené v rozhodnutí o začatí konania vo veci belgickej dane z tonáže ⁽¹¹⁴⁾, najmä to, že usmernenia pre námornú dopravu sa nevzťahujú na využívanie prírodných zdrojov na mori.

⁽¹⁰⁸⁾ Pozri odôvodnenie 231 tohto rozhodnutia.

⁽¹⁰⁹⁾ Pri posudzovaní toho, či nové typy plavidiel môžu využívať daň z tonáže, Komisia zohľadňuje, či existuje riziko, že spoločnosti prevádzkujúce príslušné služobné plavidlá presunú svoje pobrežné činnosti mimo územia EÚ s cieľom nájsť výhodnejšie daňové prostredie a následne preregistrovať tieto plavidlá pod vlajky tretích krajín. Komisia môže zvážiť analogické uplatnenie usmernení pre námornú dopravu na spoločnosti, ktoré prevádzkujú služobné plavidlá, ak sú splnené tieto podmienky. Tieto spoločnosti musia pôsobiť na globálnom trhu a musia čeliť podobným výzvam, pokiaľ ide o celosvetovú hospodársku súťaž a premiestňovanie činností na pevnine, akým čelia odvetvia námornej dopravy EÚ. Činnosti príslušných služobných plavidiel musia podliehať rovnakému právnemu prostrediu ako námorná doprava EÚ, pokiaľ ide o ochranu práce, technické požiadavky a bezpečnosť. Činnosti si musia vyžadovať kvalifikovaných a vyskolených námorníkov s podobnou kvalifikáciou, akú majú námorníci, ktorí pracujú na tradičných plavidlách námornej dopravy. Námorníci na služobných plavidlách by sa mali riadiť rovnakým pracovným právom a sociálnym rámcom ako ostatní námorníci. Služobné plavidlá musia byť námornými plavidlami a musia povinne podstupovať rovnaké technické a bezpečnostné kontroly ako plavidlá určené na námornú dopravu.

⁽¹¹⁰⁾ Pozri bod 2 prílohy k tomuto rozhodnutiu.

⁽¹¹¹⁾ Pozri najmä oddiel 4.2.1.6 a poznámku pod čiarou č. 2 tabuľky 2 tohto rozhodnutia.

⁽¹¹²⁾ Pozri odôvodnenie 50 rozhodnutia o začatí konania.

⁽¹¹³⁾ Pozri odôvodnenie 252 tohto rozhodnutia.

⁽¹¹⁴⁾ Rozhodnutie Komisie z 19. marca 2003, odôvodnenia 65 až 72 (Ú. v. EÚ C 145, 21.6.2003, s. 1).

- (259) Komisia preto dospela k záveru, že zahrnutie ropných plošín do režimu dane z tonáže nie je v súlade s usmerneniami pre námornú dopravu.

7.2.1.2. Príjmy lodí oprávnených na daň z tonáže, ktoré podliehajú dani z tonáže

Príjmy z prenájmu lodí bez posádky

- (260) V rozhodnutí o začatí konania Komisia ⁽¹¹⁵⁾ vyjadrila obavy v súvislosti s nedostatočnými právnymi obmedzeniami týkajúcimi sa príjmov z prenájmu lodí bez posádky.
- (261) Komisia sa domnieva, že hoci prenájom lodí bez posádky predstavuje legítimnú hospodársku činnosť, spravidla by nemal byť oprávnený na preferenčné daňové zaobchádzanie. V predchádzajúcich rozhodnutiach ⁽¹¹⁶⁾ Komisia dospela k záveru, že čistých prenajímateľov lodí nemožno považovať za poskytovateľov služieb námornej dopravy, a preto by nemali mať možnosť využívať režim dane z tonáže.
- (262) Komisia sa domnieva, že uvedená zásada by sa nemala uplatňovať iba na zmluvy o prenájme lodí bez posádky uzavreté s lodnými spoločnosťami, ale aj na zmluvy s konečnými používateľmi v odvetví rekreačných plavidiel. Zaobchádzanie s prenájaním lodí bez posádky by nemalo byť odlišné v závislosti od typu nájomcu, keďže kľúčovou požiadavkou podľa usmernení pre námornú dopravu je, aby príjemca poskytoval služby námornej dopravy, ktoré sú vymedzené v príslušných nariadeniach Rady.
- (263) V kontexte vnútro skupinových zmlúv je však situácia iná. Vnútro skupinové prenájmy lodí bez posádky môžu byť zlučiteľné s vnútorným trhom podľa usmernení pre námornú dopravu, keďže príjemca ako skupina vykonáva činnosť námornej dopravy, ale prostredníctvom vnútro skupinovej štruktúry prenájmu. Skutočnosť, či príjemca dane z tonáže chce mať: i) jednu právnickú osobu, ktorá vykonáva námornú dopravu a zároveň vlastní plavidlo, alebo ii) dve právnické osoby, z ktorých jedna vykonáva námornú dopravu a druhá vlastní a prenája plavidlo (napr. z finančných dôvodov), by z hľadiska usmernení pre námornú dopravu spravidla mala byť irelevantná. V tejto súvislosti Komisia poznamenáva, že v rozhodnutí Komisie o írkej dani z tonáže boli vnútro skupinové prenájmy lodí bez posádky bezpodmienečne akceptované ⁽¹¹⁷⁾. Komisia poznamenáva, že vnútro skupinový prenájom lodí bez posádky je v súlade s usmerneniami o námornej doprave, keďže umožňujú zabezpečiť cieľ, ktorým je „podpora a zlepšenie know-how v oblasti námornej dopravy a ochrana a podpora zamestnanosti európskych námorníkov“ a „prispievanie ku konsolidácii námorných zoskupení v členských štátoch pri zachovávaní všestrannej konkurencieschopnosti flotily na svetových trhoch“.
- (264) Okrem vnútro skupinových transakcií Komisia môže akceptovať určitú flexibilitu v prospech skutočných lodných spoločností a asimilovaných spoločností ⁽¹¹⁸⁾, za predpokladu, že sú splnené všetky tieto podmienky ⁽¹¹⁹⁾:
- a) činnosti spojené s prenájomom lodí bez posádky musia súvisieť s dočasnou nadmernou kapacitou počas obdobia najviac troch rokov;
 - b) činnosti spojené s prenájomom lodí bez posádky musia byť obmedzené na maximálne tri roky;
 - c) dočasná nadmerná kapacita musí súvisieť s vlastnými námornými dopravnými službami oprávnenej spoločnosti lodnej dopravy, t. j. nadmerná kapacita osobitne nadobudnutá (zakúpená alebo prenájatá) na účely prenájmu nie je oprávnená na daň z tonáže; a

⁽¹¹⁵⁾ Pozri odôvodnenie 58 rozhodnutia o začatí konania.

⁽¹¹⁶⁾ Pozri najmä rozhodnutie Komisie 2014/200/EÚ zo 17. júla 2013 o schéme pomoci SA.21233 C/11 (ex NN/11, ex CP 137/06) poskytnutej Španielskom Daňový režim uplatniteľný na určité dohody o finančnom lízingu, tiež známy ako „španielsky systém zdanenia lízingu“ (Ú. v. EÚ L 114, 16.4.2014, s. 1); rozhodnutie Komisie z 20. decembra 2011 vo veci fínskej dane z tonáže N448/2010, odôvodnenie 32 (Ú. v. EÚ C 220, 25.7.2012, s. 1); rozhodnutie Komisie z 1. apríla 2015 vo veci chorvátskej dane z tonáže SA. 37912, odôvodnenie 86 a ďalšie (Ú. v. EÚ C 142, 22.4.2016, s. 6).

⁽¹¹⁷⁾ Rozhodnutie Komisie z 11. decembra 2002 vo veci N 504/02 (Ú. v. ES C 15, 22.1.2003, s. 5), odôvodnenia 17 až 24.

⁽¹¹⁸⁾ Napr. spoločnosti prevádzkujúce plavidlá, ktoré kladú káble a potrubia, žeriavové a výskumné plavidlá, ako aj plavidlá, ktoré poskytujú záchranné služby na mori a námornú pomoc na otvorenom mori.

⁽¹¹⁹⁾ Pozri okrem iného rozhodnutie Komisie vo veci fínskej dane z tonáže, odôvodnenie 32; vo veci írkej dane z tonáže, odôvodnenie 28, a vo veci chorvátskej dane z tonáže, odôvodnenie 86 a poznámka pod čiarou č. 23.

d) podiel prenajatých lodí bez posádky nesmie presiahnuť maximálny percentuálny podiel flotily spoločnosti lodnej dopravy v režime dane z tonáže, ktorý môže predstavovať najviac 50 %. Komisia usudzuje, že ak sa viac ako 50 % flotily príjemcu dane z tonáže prenajme bez posádky, takáto činnosť sa nebude klasifikovať ako „pridružená činnosť“. Na druhej strane nižšia maximálna hranica by nebola vhodná, pretože by mohla diskriminovať malých prevádzkovateľov.

(265) Keďže platné právne predpisy na Malte nevyklúčujú čistých prenajímateľov lodí z režimu dane z tonáže, tieto právne predpisy nie sú zlučiteľné s usmerneniami pre námornú dopravu.

Výletné lode a pridružené príjmy

(266) V rozhodnutí o začatí konania ⁽¹²⁰⁾ Komisia uviedla, že prevádzkovatelia výletných lodí ponúkajú kasíno, kúpele, zábavu a iné služby. Vyslovila podozrenie, že takéto služby môžu predstavovať hlavnú činnosť a zdroj ziskov výletných lodí. V dôsledku toho Komisia vyjadrila pochybnosti, pokiaľ ide o otázku, do akej miery sa na výletné lode môže vzťahovať režim dane z tonáže.

(267) Komisia okrem toho v rozhodnutí o začatí konania ⁽¹²¹⁾ uviedla, že maltské právne predpisy neposkytujú presné usmernenie k otázke, aké druhy činností môžu byť zahrnuté do dane z tonáže ako pridružené činnosti. Je však potrebné stanoviť jasné obmedzenia, aby príjemcami dane z tonáže naďalej mohli byť len skutoční poskytovatelia služieb námornej dopravy.

(268) Vo veci cyperskej dane z tonáže ⁽¹²²⁾ Komisia usúdila, že v súvislosti s námornou prepravou cestujúcich sú oprávnené aj „všetky činnosti týkajúce sa hotelov, stravovania, zábavy a maloobchodu na palube oprávnenej lode za predpokladu, že tieto služby sa vykonávajú ako pridružené činnosti súvisiace s činnosťou prepravy cestujúcich po mori touto loďou a sú všetky spotrebované alebo použité na palube tejto lode“. Vo veci dane z tonáže v Spojenom kráľovstve ⁽¹²³⁾ Komisia považovala za oprávnené aj „ponúkané služby alebo zariadenia, ktoré sú doplnkové k hlavným činnostiam, ale ktoré sú súčasťou celkového balíka ponúknutého zákazníkom, za predpokladu, že tieto služby by nepravdepodobne priniesli zisk, keby sa na ne uplatňovali bežné daňové pravidlá.“ Vo veci belgickej dane z tonáže ⁽¹²⁴⁾ Komisia zakázala, aby príjmy z predaja výrobkov, ktoré nie sú určené na spotrebu na palube, napríklad luxusného tovaru ⁽¹²⁵⁾, a z hazardných hier a kasín, ako aj príjmy z exkurzií na pobrežie ⁽¹²⁶⁾, boli oprávnené na daň z tonáže.

(269) Komisia sa tiež odvoláva na svoje rozhodnutie vo veci fínskej dane z tonáže ⁽¹²⁷⁾ a litovskej dane z tonáže ⁽¹²⁸⁾, v prípade ktorých akceptovala, aby na daň z tonáže boli oprávnené aj činnosti prístavných terminálov, ako sú služby nalodenia/vylodenia pre cestujúcich a služby nakládky/vykládky nákladu, ako aj administratívne a poisťovacie činnosti, ktoré sú úzko spojené s prepravou cestujúcich alebo tovaru. Okrem toho Komisia vo svojom rozhodnutí vo veci belgickej dane z tonáže akceptovala, že príjmy z krátkodobých investícií do prevádzkového kapitálu pochádzajú z bežného finančného hospodárenia, a teda môžu podliehať dani z tonáže, pokiaľ tieto príjmy súvisia s bežným prevádzkovým kapitálom spoločnosti lodnej dopravy v spojení s vykonávaním oprávnených činností ⁽¹²⁹⁾.

(270) Vzhľadom na uvedenú rozhodovaciu prax a vzhľadom na to, že by bolo kontraproduktívne stanoviť definitívny zoznam služieb, ktoré môžu byť zahrnuté do režimu dane z tonáže ako pridružené služby, sa Komisia domnieva, že sú potrebné určité obmedzenia, aby sa zabezpečilo, že príjemcami dane z tonáže naďalej budú môcť byť len skutoční poskytovatelia služieb námornej dopravy. Princíp spočíva v tom, že príjmy z oprávnených lodí by mali tvoriť najmä hlavné príjmy z lodnej dopravy.

⁽¹²⁰⁾ Pozri odôvodnenie 50 rozhodnutia o začatí konania.

⁽¹²¹⁾ Pozri odôvodnenie 63 rozhodnutia o začatí konania.

⁽¹²²⁾ Rozhodnutie Komisie z 24. marca 2010 vo veci SA. 30338, odôvodnenie 26 (Ú. v. EÚ C 144, 3.6.2010, s. 28).

⁽¹²³⁾ Rozhodnutie Komisie z 12. júla 2000 vo veci SA. 15810 (Ú. v. ES C 258, 9.9.2000, s. 3).

⁽¹²⁴⁾ Rozhodnutie Komisie 2005/417/ES z 30. júna 2004 o sérii daňových opatrení, ktoré chce Belgicko začať plniť v prospech námornej dopravy (Ú. v. EÚ L 150, 10.6.2005, s. 1), odôvodnenie 47.

⁽¹²⁵⁾ Okrem alkoholu, tabaku a parfumov.

⁽¹²⁶⁾ Zakúpené služby.

⁽¹²⁷⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 116, odôvodnenia 9 a 31.

⁽¹²⁸⁾ Rozhodnutie Komisie z 24. apríla 2017 vo veci SA. 45764, odôvodnenie 9 (Ú. v. EÚ C 219, 7.7.2017, s. 4).

⁽¹²⁹⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 114, odôvodnenia 139 až 141.

- (271) Hlavnými príjmami sú príjmy z predaja cestovných lístkov alebo poplatkov za prepravu nákladu a, v prípade osobnej dopravy, z prenájmu kajút v súvislosti s námornou plavbou a z predaja potravín a nápojov na okamžitú spotrebu na palube. Prídruženými príjmami sú iné druhy príjmov z činností, ktoré sa často poskytujú na palube (najmä v osobnej doprave) a ktoré nehrozia nadmerným narušením hospodárskej súťaže s poskytovateľmi na pevnine, ktorí sú zdaňovaní podľa všeobecných pravidiel zdaňovania. Príkladom prídružených služieb je prenájom reklamných plôch na palube; predaj tovaru a poskytovanie služieb bežne ponúkaných na osobných lodiach vrátane kúpeľov, kaderníckych služieb, hazardných hier a iných zábavných služieb; prenájom priestorov lodí prevádzkovateľom obchodov a služieb; sprostredkovanie poskytovania miestnych exkurzií atď. Podľa Komisie by hlavné príjmy mali vždy tvoriť viac ako 50 % celkových (hlavných a prídružených) hrubých príjmov plavidla.
- (272) Rovnako by mali byť obmedzené narušenia hospodárskej súťaže so službami na pevnine. Na tento účel je okrem iného potrebné, aby napríklad služby na pevnine, ako sú miestne exkurzie alebo čiastočná preprava po ceste, ktoré sú zahrnuté do celkového balíka služieb, boli zakúpené buď od neprepojených spoločností, alebo za nezávislú trhovú cenu od subjektov tej istej skupiny, ktoré podliehajú bežnému zdaneniu príjmov.
- (273) Podobne ani uzatváranie zmlúv, ktoré pre odvetvie námornej dopravy nie sú bežné, napríklad na obstarávanie áut, hospodárskych zvierat a majetku, by nemalo byť zahrnuté do režimu dane z tonáže. Tieto príjmy sú úplne nezávislé od námornej dopravy, a preto by nikdy nemali byť oprávnené na daň z tonáže bez ohľadu na to, či sú hlavnými alebo prídruženými príjmami.
- (274) Keďže maltský režim dane z tonáže nemá jasné ustanovenia o rozsahu prídružených činností a miere, v akej môžu využívať daň z tonáže, neposkytuje záruky, že prídružené príjmy sú akceptované na daň z tonáže len v prípade skutočných lodných spoločností. Tento aspekt maltského režimu dane z tonáže je preto nezlučiteľný s usmerneniami pre námornú dopravu.

7.2.1.3. Úroveň dane z tonáže

- (275) V predposlednom odseku oddielu 3.1 usmernení pre námornú dopravu sa stanovuje, že v záujme zachovania spravodlivej rovnováhy sadzieb dane z tonáže Komisia schváli iba schémy, ktoré vedú k daňovému zaťaženiu rovnakej tonáže spravodlivo v súlade so schémami, ktoré už boli schválené.
- (276) Komisia poznamenáva, že metóda výpočtu sadzby maltskej dane z tonáže sa líši od metódy uplatňovanej vo väčšine členských štátov. Väčšina členských štátov používa tzv. fiktívny zisk pre rôzne kategórie lodí na základe ich tonáže, na ktorý následne uplatňujú vnútroštátnu daň z príjmov právnických osôb. Komisia akceptuje možnosť použiť rôzne metódy výpočtu dane z tonáže za predpokladu, že konečné daňové zaťaženie pre danú loď neklesne pod úroveň, ktorú Komisia doteraz akceptovala.
- (277) Sadzby dane z tonáže uplatňované na Malte v porovnaní so sadzbami uplatňovanými v iných členských štátoch (v eurách) sa uvádzajú v odôvodneniach 106 až 114. Komisia poznamenáva, že konečná úroveň zdaňovania pre spoločnosti na Malte sa rovná priemernej sadzbe uplatňovanej v ostatných štátoch Únie.
- (278) Maltský režim zahŕňa zníženie sadzby pre lode, ktoré majú menej ako desať rokov. Malta uviedla, že toto ustanovenie má motivovať k využívaniu efektívnejších a ekologickejších lodí v súlade s cieľmi oddielu 2.2 usmernení pre námornú dopravu. Maltský režim dane z tonáže predpisuje vyššie sadzby pre lode staršie ako 15 rokov.
- (279) V údajoch, ktoré Malta poskytla na účely porovnania so sadzbami dane z tonáže uplatňovanými v iných členských štátoch, sa uvádza iba bežná sadzba stanovená v zákone o obchodnej lodnej doprave, ktorá nezohľadňuje vek lode, čo nie je dostatočné na priame porovnanie, keďže v údajoch poskytnutých Maltou sa pri opise sadzieb v ostatných členských štátoch takisto predpokladá vysoký počet dní nečinnosti a opráv. Pri pohľade na najnižšiu sadzbu, ktorá sa na Malte platí za novú loď, by však splatné znížené sadzby stále prevyšovali sadzby stanovené v Poľsku za každé plavidlo, ktoré sa používa 359 dní v roku (98 %) alebo kratšie.

- (280) Komisia poznamenáva, že zníženie až o 75 % a možnosť zníženia/oslobodenia na základe rozhodnutia ministra uvedená v odôvodneniach 71 až 73 rozhodnutia o začatí konania sa netýka dane z tonáže v režime dane z tonáže, ale (mäťúceho) pojmu „daň z tonáže“, ktorá sa platí pri registrácii plavidla. Vďaka záväzku Malty zmeniť právne predpisy o dani z tonáže, aby sa predišlo dvojzmyselnému používaniu pojmu „daň z tonáže“, bude tento rozdiel v budúcnosti jasný.
- (281) Z informácií, ktoré maltské orgány poskytli o uplatniteľných sadzbách dane z tonáže, a výpočtov Komisie, vyplýva, že sadzby dane z tonáže na Malte nie sú nižšie ako úroveň, ktorú Komisia doteraz akceptovala. Komisia preto dospela k záveru, že sadzba dane z tonáže na Malte je v súlade s ustanoveniami oddielu 3.1 usmernení pre námornú dopravu.

7.2.1.4. Požiadavka na podiel tonáže pod vlajkou

- (282) V rozhodnutí o začatí konania Komisia usúdila, že požiadavky týkajúce sa podielu tonáže pod vlajkou stanovené v maltských právnych predpisoch sú menej prísne, než sa vyžaduje v usmerneniach pre námornú dopravu ⁽¹³⁰⁾.
- (283) Podľa oddielu 3.1. usmernení pre námornú dopravu vlastníci lodí, ktorí zaregistrujú niektoré z ich lodí mimo EHP, môžu naďalej využívať režim dane z tonáže v EHP, ak je podiel tonáže ich flotily, ktorá sa plaví pod vlajkou EHP, vyšší ako 60 %. Ak je tonáž ich flotily plaviaca sa pod vlajkou EHP nižšia ako 60 %, stále môžu zaregistrovať ďalšie lode mimo EHP, i) ak sa podiel tonáže ich flotily, ktorá sa plaví pod vlajkou EHP, neznížil od 17. januára 2004, alebo ii) ak sa celkový podiel všetkých plavidiel zdaniteľných v dotknutom členskom štáte, ktoré sa plavia pod vlajkou EHP, neznížil za posledné tri roky.
- (284) Maltský režim dane z tonáže však nezabezpečuje dodržiavanie podmienok stanovených v odôvodnení 283. Konkrétne príjemca môže naďalej využívať maltský režim dane z tonáže, ak tento príjemca počas obdobia troch rokov neznížil percentuálny podiel svojej flotily oprávnenej na daň z tonáže, ktorá sa plaví pod vlajkou EHP ⁽¹³¹⁾. Okrem toho príjemca môže naďalej využívať maltský režim dane z tonáže, ak sa takýto príjemca jednoducho zaviazal, že zvýši alebo zachová percentuálny podiel flotily oprávnenej na daň z tonáže, ktorá sa plaví pod vlajkou EHP ⁽¹³²⁾. Komisia sa preto domnieva, že režim dane z tonáže neposkytuje dostatočné záruky, ktoré by zabezpečovali, že spoločnosti oprávnené na daň z tonáže, ktoré vo svojej flotile majú aj plavidlá plaviace sa pod vlajkou krajiny nepatriacej do EHP, zvýšia alebo zachovajú podiel tonáže flotily pod vlajkou EHP, a teda aj že podiel tonáže pod vlajkou EHP sa udrží na uspokojivých úrovniach. V tomto ohľade režim dane z tonáže nie je v súlade s usmerneniami pre námornú dopravu a je preto nezlučiteľný s vnútorným trhom ⁽¹³³⁾.

7.2.1.5. Prenájom lodí s posádkou na určitý čas alebo plavbu

- (285) V rozhodnutí o začatí konania ⁽¹³⁴⁾ Komisia vyjadrila pochybnosti o výrazne neobmedzenej oprávnenosti subjektov, ktoré si najímajú lode s posádkou na určitý čas, a podobných spoločností na využívanie dane z tonáže. Komisia usúdila, že tento stav nie je v súlade s cieľmi usmernení pre námornú dopravu.
- (286) Podľa výkladu, ktorý Komisia poskytla vo svojich predchádzajúcich rozhodnutiach, usmernenia pre námornú dopravu umožňujú subjektom, ktoré si najímajú lode s posádkou na určitý čas alebo plavbu, a podobným komerčným prevádzkovateľom lodí využívať daň z tonáže za určitých podmienok. Podľa Komisie môže takéto spoločnosti využívať daň z tonáže len vtedy, ak prispievajú k cieľu usmernení pre námornú dopravu, najmä k rozvoju flotily plaviacej sa pod vlajkou EÚ, zachovaniu know-how EÚ alebo ich kombinácii. Ide napríklad o prípad, keď príjemca dane z tonáže má okrem plavidiel prenajímaných na určitý čas alebo plavbu, ktoré iná spoločnosť vybavila a obsadila posádkou, vo svojej flotile aj plavidlá, pri ktorých si posádku a technické riadenie

⁽¹³⁰⁾ Pozri odôvodnenia 76 až 79 rozhodnutia o začatí konania.

⁽¹³¹⁾ Pozri písmeno c) odôvodnenia 24 tohto rozhodnutia.

⁽¹³²⁾ Pozri odôvodnenie 25 tohto rozhodnutia.

⁽¹³³⁾ Skutočnosť, že v praxi tieto požiadavky mohli byť splnené, je relevantná, len pokiaľ ide o povinnosť vrátiť poskytnutú pomoc (pozri oddiel 7.3 tohto rozhodnutia).

⁽¹³⁴⁾ Pozri odôvodnenie 58 rozhodnutia o začatí konania.

zaistuje sám, ak takéto pravidlá tvoria najmenej 20 % celkovej flotily oprávnenej na daň z tonáže ⁽¹³⁵⁾. Ďalšou možnosťou je, ak podiel plavidiel, ktoré sa neplavia pod vlajkou EHP a prenajímajú sa s posádkou na určitý čas alebo plavbu, nepresahuje 75 % flotily príjemcu oprávnenej na daň z tonáže ⁽¹³⁶⁾. Ďalšou možnosťou je, ak členské štáty vyžadujú, aby sa najmenej 25 % celkovej flotily príjemcu plavilo pod vlajkou EHP ⁽¹³⁷⁾. Vo všetkých uvedených prípadoch sa na príjemcu dane z tonáže vzťahuje povinnosť udržiavať/zvýšiť podiel tonáže vlastnej flotily, ktorá sa plaví pod vlajkou EHP (vlastné pravidlá alebo pravidlá prenajímané bez posádky).

- (287) Maltský režim neukladá žiadnu z požiadaviek uvedených v odôvodnení 286. Komisia preto dospela k záveru, že právny rámec týkajúci sa komerčných prevádzkovateľov poskytujúcich dopravné služby s plne vybavenými loďami obsadenými posádkami, ktoré patria iným spoločnostiam, nie je v súlade s usmerneniami pre námornú dopravu.

7.2.1.6. Opatrenia účelovej viazanosti

- (288) V kapitole 3.1 usmernení pre námornú dopravu sa vyžaduje vylúčenie presahov medzi oprávnenými a neoprávnenými činnosťami. Zdaňovací predpis ukladá licencovanej spoločnosti lodnej dopravy povinnosť viesť oddelené účty, na ktorých sa rozlišuje medzi príjmami a ziskami súvisiacimi s námornými dopravnými činnosťami a ostatnými zdrojmi príjmu.
- (289) Pravidlá o odpočítateľnosti výdavkov uvedené v zákone o dani z príjmov si vyžadujú existenciu priamej súvislosti medzi výdavkom a príjmom, ktorý vytvára. Článok 14 ods. 1 zákona o dani z príjmov povoľuje odpočítanie výdavku iba v tom prípade, ak bol výdavok „úplne a výlučne vynaložený na tvorbu príjmu“. Nie je teda možné požadovať odpočítanie výdavkov vynaložených na tvorbu zisku oslobodeného od dane (vrátane zisku zdaneného daňou z tonáže) v súvislosti s inými druhmi zdaniteľných príjmov.
- (290) Licencovaná spoločnosť lodnej dopravy, ktorá využíva režim dane z tonáže, musí predložiť ročné daňové priznanie, v ktorom sú oddelené oprávnené príjmy od neoprávnených. Stratu z činností podliehajúcich dani z príjmov nemožno započítať pri výpočte dane z tonáže.
- (291) Každá licencovaná spoločnosť lodnej dopravy je povinná zostaviť finančné výkazy, ktoré sú v súlade s medzinárodnými štandardmi finančného výkazníctva schválenými Úniou, a nechať ich auditovať certifikovaným verejným účtovníkom.
- (292) Spoločnosť lodnej dopravy sa nemôže rozhodnúť, či bude v maltskom režime dane z tonáže alebo nie v závislosti od toho, či dosiahla zdaniteľný zisk alebo stratu. Pokiaľ sa licencovaná spoločnosť lodnej dopravy nerozhodne inak, automaticky sa na ňu vzťahuje režim dane z tonáže. Ak sa spoločnosť rozhodne, že tento režim nebude využívať, toto rozhodnutie je neodvolateľné ⁽¹³⁸⁾. V dôsledku toho žiadna maltská spoločnosť lodnej dopravy/skupina nemá časť svojich lodí v režime dane z tonáže a časť v režime dane z príjmov.
- (293) Článok 51 zákona o dani z príjmov obsahuje rozsiahle ustanovenia proti zneužívaniu, ktoré majú predchádzať umelým úpravám a režimom zameraným na získanie neoprávnenej daňovej výhody. Toto všeobecné pravidlo proti zneužívaniu vychádza z odporúčania Komisie zo 6. decembra 2012 v súvislosti s agresívnym daňovým plánovaním.
- (294) Opatrenia proti zneužívaniu sú podporené sankciami, ktoré sa ukladajú v prípade porušenia predpisov. V takýchto prípadoch sa okrem zaplatenia nezaplatennej dane stanovuje úroková sadzba vo výške 0,54 % mesačne (t. j. 6,48 % ročne) spolu s dodatočnými pokutami vo výške 1,5 % mesačne (t. j. 18 % ročne) z tejto nezaplatennej dane.
- (295) Komisia tiež pozitívne hodnotí, že Malta svojimi záväzkami reagovala na obavy uvedené v rozhodnutí o začatí konania týkajúce sa príliš širokej škály oprávnených činností ⁽¹³⁹⁾ a spoločností.

⁽¹³⁵⁾ Rozhodnutie Komisie vo veci litovskej dane z tonáže, odôvodnenie 36.

⁽¹³⁶⁾ Rozhodnutie Komisie z 13. mája 2003 vo veci francúzskej dane z tonáže N737/2002, odôvodnenie 35 (Ú. v. EÚ C 38, 12.2.2004, s. 4); rozhodnutie Komisie vo veci litovskej dane z tonáže, odôvodnenie 37.

⁽¹³⁷⁾ Rozhodnutie (EÚ) 2015/667, odôvodnenie 42.

⁽¹³⁸⁾ Článok 6 zdaňovacieho predpisu.

⁽¹³⁹⁾ Pozri odôvodnenie 85 rozhodnutia o začatí konania.

- (296) Komisia dospela k záveru, že účelová viazanosť na Malte je spoľahlivá a je v súlade s požiadavkami usmernení pre námornú dopravu, čo prispelo k zmierneniu pochybností, ktoré Komisia v tejto súvislosti vyjadrila.

7.2.1.7. Oslobodenie od zdaňovania kapitálových ziskov vyplývajúcich z predaja alebo prevodu lodí oprávnených na daň z tonáže

- (297) Ako sa uvádza v oddiele 7.1.3, oslobodenie od zdaňovania kapitálových ziskov vyplývajúcich z predaja alebo prevodu lodí oprávnených na daň z tonáže, predstavuje pomoc.
- (298) Článok 3 ods. 1 písm. b) zdaňovacieho predpisu oslobodzuje od zdanenia kapitálové zisky z predaja alebo prevodu lodí oprávnených na daň z tonáže⁽¹⁴⁰⁾. Komisia uznáva oslobodenie od zdanenia kapitálových ziskov z predaja alebo prevodu oprávnených lodí, ktoré boli nadobudnuté a predané v čase, keď sa oprávnenie nachádzali v režime dane z tonáže⁽¹⁴¹⁾. Pokiaľ ide o lode nadobudnuté pred vstupom príjemcu do režimu dane z tonáže, takéto oslobodenie by bolo prijateľné len v rámci stropu pomoci stanoveného v oddiele 11 usmernení pre námornú dopravu. Kapitálové zisky vyplývajúce z predaja nadmerne odpísaných lodí (ktorý sa uskutočnil pred vstupom do režimu dane z tonáže) sa pri výpočte stropu pomoci musia zohľadniť. To znamená, že v prípade lodí zakúpených pred vstupom do režimu dane z tonáže musia byť skryté daňové záväzky vyplývajúce z nadmerného odpísania uhradené pri vstupe do režimu dane z tonáže, pokiaľ ich nemožno započítať do stropu pomoci počas obdobia desiatich rokov. Skryté daňové záväzky by sa za bežných okolností museli určiť ako rozdiel medzi trhovou hodnotou a hodnotou lode na daňové účely v čase vstupu do režimu dane z tonáže.
- (299) Vzhľadom na súčasné príliš všeobecné znenie článku 85A zákona o obchodnej lodnej doprave, ktorý umožňuje vyhlásiť za loď oprávnenú na daň z tonáže (ktorá môže následne využívať daň z tonáže) akúkoľvek loď bez ohľadu na činnosti, na ktoré sa používa, a vzhľadom na nedostatočné pravidlá, ktoré by riešili problém potenciálneho nadmerného odpísania lode získanej pred vstupom do režimu dane z tonáže, Komisia usudzuje, že maltské právne predpisy neobmedzujú oslobodenie od zdanenia kapitálových ziskov z predaja alebo prevodu plavidiel primeraným spôsobom, a to ani v z hľadiska súm, ani z hľadiska príjmov. Takéto všeobecné oslobodenie stanovené v maltskom režime nespĺňa požiadavky na zlučiteľnosť.
- (300) Komisia dospela k záveru, že oslobodenie od zdanenia kapitálových ziskov z predaja alebo prevodu lodí v súčasnom znení je nezlučiteľné s pravidlami vnútorného trhu, pretože oslobodenie sa vzťahuje na lode, ktoré boli odpisované podľa pravidiel dane z príjmov pred tým, ako boli prevedené do režimu dane z tonáže. Oslobodenie teda predstavuje nezákonnú a nezlučiteľnú pomoc. Príslušné ustanovenie je preto potrebné zmeniť.

7.2.1.8. Záver

- (301) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že tieto aspekty maltského režimu dane z tonáže sú nezlučiteľné s usmerneniami pre námornú dopravu: oprávnenosť činností, „ktoré môžu byť inak predpísané“, oprávnenosť nákladných člnov bez vlastného pohonu, podmienky oprávnenosti vlečných a bagrovacích plavidiel, oprávnenosť rybárskych plavidiel a ropných plošín, oslobodenie od zdanenia kapitálových ziskov z predaja alebo prevodu lodí oprávnených na daň z tonáže a absencia záruk týkajúcich sa prenájmu lodí bez posádky, pridružených príjmov, požiadavky na podiel tonáže pod vlajkou EHP a prenájmu lodí s posádkou na určitý čas alebo plavbu. Z týchto dôvodov je maltský režim dane z tonáže nezlučiteľný s vnútorným trhom.
- (302) Tieto nezlučiteľné aspekty však možno do budúcnosti riešiť prostredníctvom vykonávania záväzkov prijatých Maltou, ktoré sa uvádzajú v prílohe, najmä v bodoch 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 20, 21 a 22. Pod podmienkou realizácie záväzkov uvedených v prílohe v lehote troch mesiacov bude preto maltský režim dane z tonáže k dátumu takejto úplnej realizácie uznaný za zlučiteľný.

⁽¹⁴⁰⁾ Pozri odôvodnenie 14.

⁽¹⁴¹⁾ Pozri napr. rozhodnutie Komisie vo veci fínskej dane z tonáže, odôvodnenie 38; vo veci chorvátskej dane z tonáže, odôvodnenia 50 až 53, 113; a vo veci talianskej dane z tonáže, odôvodnenia 28 až 33 a 64 až 66.

7.2.2. Oslobodenie od zdaňovania kapitálových ziskov v súvislosti s akciami v lodných spoločnostiach

- (303) Ako sa uvádza v oddiele 7.1.3, oslobodenie od zdaňovania kapitálových ziskov súvisiacich s akciami v lodných spoločnostiach, ktoré sa uplatňuje na maltských rezidentov, predstavuje pomoc.
- (304) Nákup a predaj akcií v lodných spoločnostiach je súčasťou investičnej činnosti (ktorá podľa usmernení pre námornú dopravu nie je oprávnená na daň z tonáže⁽¹⁴²⁾) a nie námornej lodnej dopravy. V usmerneniach pre námornú dopravu sa jasne stanovuje, že členské štáty by mali „zachovať normálnu výšku dane [...] a osobné odmeňovanie akcionárov a riaditeľov“. Takéto pravidlo je potrebné, aby bola zlučiteľná pomoc zameraná na činnosť, ktorá potrebuje podporu, a aby sa čo najviac obmedzilo narušenie hospodárskej súťaže v iných odvetviach. V opačnom prípade by nárok na oslobodenie od dane mali aj akcionári spoločností, ktoré dostali zlučiteľnú pomoc (a takisto aj potenciálni akcionári týchto akcionárov). To by však viedlo k nárastu výšky pomoci pôvodne uznanej pre konkrétnu spoločnosť v danom odvetví na nepredvídateľne vysoké úrovne, takže nakoniec by takáto pomoc mohla „kontaminovať“ viaceré odvetvia hospodárstva (podľa činností akcionárov spoločností, ktoré sú príjemcami pomoci). Takýto výsledok by bol v rozpore s účinnosťou pravidiel štátnej pomoci, ako aj so zásadou zákazu štátnej pomoci, ktorá vyžaduje, aby sa akákoľvek výnimka (zlučiteľná pomoc) uplatňovala reštriktívne a veľmi ciele.
- (305) Komisia dospela k záveru, že oslobodenie od zdanenia kapitálových ziskov v súvislosti s akciami v lodných spoločnostiach v prospech maltských rezidentov je nezlučiteľné s pravidlami vnútorného trhu. Oslobodenie preto predstavuje nezákonnú a nezlučiteľnú pomoc, ktorá musí byť zrušená. Komisia pozitívne hodnotí, že maltské orgány sa v bode 16 záväzkov uvedených v prílohe zaviazali, že toto oslobodenie zrušia.

7.2.3. Oslobodenie od zdaňovania úrokov alebo iných príjmov v súvislosti s financovaním lodných spoločností alebo lodí oprávnených na daň z tonáže

- (306) Ako sa uvádza v odôvodnení 212, článok 3 ods. 2 zdaňovacieho predpisu predstavuje pomoc finančným inštitúciám.
- (307) Rozsah pôsobnosti usmernení pre námornú dopravu, a teda aj výhoda z tonáže, sa obmedzuje na „námornú prepravu tovaru a osôb“. Nezahŕňa finančné inštitúcie, ktoré poskytujú úvery, vydávajú záruky alebo emitujú cenné papiere v súvislosti s vlastníctvom, riadením, správou alebo prevádzkou lode, ako to umožňuje článok 3 ods. 2 zdaňovacieho predpisu.
- (308) V prípade oslobodenia, ktoré je predmetom vyšetrovania, preto neexistuje odôvodnenie zlučiteľnosti podľa usmernení pre námornú dopravu. Malta neposkytla žiadne iné odôvodnenie zlučiteľnosti na základe článku 107 ods. 2 alebo 3 ZFEÚ. Komisia sa nedomnieva, že by sa oslobodenie, ktoré je predmetom vyšetrovania, mohlo považovať za zlučiteľné na základe ktoréhokoľvek odôvodnenia zlučiteľnosti podľa zmluvy.
- (309) Komisia dospela k záveru, že súčasné podmienky režimu týkajúce sa finančných inštitúcií sú nezlučiteľné s usmerneniami pre námornú dopravu, a preto predstavujú nezákonnú a nezlučiteľnú pomoc, ktorá musí byť zrušená. Komisia pozitívne hodnotí, že maltské orgány sa v bode 3 záväzkov uvedených v prílohe zaviazali, že toto oslobodenie zrušia.

7.2.4. Oslobodenie od určitých daní z listín a prevodov

- (310) Hoci by sa oslobodenie od dane z listín a prevodov mohlo potenciálne akceptovať v prípade, že priamy príjemca pomoci je skutočnou lodnou spoločnosťou, aj keď iba do výšky stropu pomoci stanovenej v oddiele 11 usmernení pre námornú dopravu, súčasne platné oslobodenie by potenciálne mohlo priniesť výhodu aj iným ako lodným spoločnostiam. Navyše neexistuje mechanizmus, ktorý by zabezpečoval dodržiavanie oddielu 11 usmernení pre námornú dopravu.
- (311) Malta neposkytla žiadne odôvodnenie zlučiteľnosti a ani Komisia nevie o žiadnom možnom odôvodnení zlučiteľnosti tohto opatrenia v jeho súčasnej podobe.

⁽¹⁴²⁾ Pozri oddiel 3.1 usmernení pre námornú dopravu.

- (312) Komisia dospela k záveru, že oslobodenie od určitých daní z listín a prevodov, pokiaľ ide o transakcie súvisiace s obchodovateľnými cennými papiermi, ktoré sa týkajú spoločností lodnej dopravy, v prospech maltských rezidentov, je nezlučiteľné s pravidlami vnútorného trhu. Oslobodenie preto predstavuje nezákonnú a nezlučiteľnú pomoc, ktorá musí byť zrušená. Komisia pozitívne hodnotí, že maltské orgány sa v bode 17 záväzkov uvedených v prílohe zaviazali, že toto oslobodenie zrušia.

7.2.5. Oslobodenie od platenia poplatkov na základe rozhodnutia ministra

- (313) Súčasné právne predpisy primerane neobmedzujú právomoc ministra oslobodiť lode od platenia poplatkov podľa zdaňovacieho predpisu na filantropické a humanitárne účely, ako to zamýšľali maltské orgány.
- (314) Malta neposkytla žiadne odôvodnenie zlučiteľnosti a ani Komisia nevie o žiadnom možnom odôvodnení zlučiteľnosti tohto opatrenia v jeho súčasnej podobe.
- (315) Komisia dospela k záveru, že možnosť oslobodiť lode na základe rozhodnutia ministra je nezlučiteľná s pravidlami vnútorného trhu. Táto možnosť oslobodenia preto predstavuje nezákonnú a nezlučiteľnú pomoc, ktorá musí byť zrušená. Komisia pozitívne hodnotí, že v bode 19 záväzkov uvedených v prílohe sa maltské orgány zaviazali vydať usmernenia, aby zabezpečili, že ministerská právomoc sa uplatní iba v prípade humanitárnych a filantropických operácií, ktoré nezahŕňajú ponúkanie tovarov a služieb na trhu.

7.2.6. Strop pomoci

- (316) Pokiaľ ide o strop pomoci, v druhom odseku oddielu 11 usmernení pre námornú dopravu sa stanovuje maximálna výška pomoci, aby sa zabránilo kumulácii pomoci na úrovne, ktoré by boli neprimerané cieľom spoločného záujmu Spoločenstva a mohli by viesť k tomu, že členské štáty by sa pretekali v poskytovaní dotácií. Celková pomoc ⁽¹⁴³⁾ v prospech lodných spoločností nesmie poskytovať väčšiu výhodu, ako je výhoda, ktorú by predstavovalo zníženie zdanenia a sociálnych odvodov na nulu v prípade námorníkov a zníženie dane z príjmov právnických osôb na úroveň špecifikovanú v predposlednom odseku oddielu 3.1 usmernení pre námornú dopravu v prípade námorných dopravných činností.
- (317) Malta poskytla dôveryhodné informácie, že strop bol v minulosti vždy dodržaný, a zaviazala sa, že zabezpečí dodržiavanie stropu aj v budúcnosti. Tento záväzok je doplnený záväzkom požadovať, aby príjemcovia dane z tonáže predkladali povinné ročné vyhlásenia o dodržiavaní stropu pomoci. Malta sa okrem toho zaviazala zaviesť formálne ustanovenie o kontrole stropu pomoci podľa bodu 12 záväzkov uvedených v prílohe.

7.3. Vrátenie pomoci

7.3.1. Nová/existujúca klasifikácia pomoci, oprávnené očakávania a právna istota

- (318) V článku 22 a prílohe IV (oddiel 3) aktu o pristúpení ⁽¹⁴⁴⁾ sa stanovuje, že pomoc pre odvetvie dopravy sa považuje za existujúcu pomoc v zmysle článku 88 ods. 1 zmluvy do konca tretieho roka po dátume pristúpenia, za predpokladu, že bola Komisii oznámená do štyroch mesiacov od dátumu pristúpenia.

⁽¹⁴³⁾ Okrem pomoci na odbornú prípravu, pomoci na reštrukturalizáciu, pomoci súvisiacej so záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme a pomoci pre začínajúce podniky na nové služby príbrežnej námornej dopravy.

⁽¹⁴⁴⁾ Akt o podmienkach pristúpenia Českej republiky, Estónskej republiky, Cyprskej republiky, Lotyšskej republiky, Litovskej republiky, Maďarskej republiky, Maltskej republiky, Poľskej republiky, Slovinskej republiky a Slovenskej republiky a o úpravách zmlúv, na ktorých je založená Európska únia (ďalej len „akt o pristúpení“) (Ú. v. EÚ L 236, 23.9.2003, s. 33). Pokiaľ ide o tvrdenie Malty, že režim dane z tonáže a sprievodné opatrenia boli zavedené v roku 1973, stačí poznamenať, že bod 1 písm. a) oddielu 3 prílohy IV k aktu o pristúpení sa nevzťahuje na pomoc pre odvetvie dopravy.

- (319) K dátumu pristúpenia Malta Komisii oznámila, že maltský režim dane z tonáže je v súlade s platnými pravidlami a poskytla záruky týkajúce sa rešpektovania požiadavky na podiel tonáže pod vlajkou, nepredložila však Komisii podrobnosti o režime v súlade s ustanoveniami prístupovej zmluvy, na základe čoho by sa pomoc mohla klasifikovať ako existujúca pomoc. Diskusie medzi Komisiou a maltskými orgánmi týkajúce sa otázok dopravy prebehli 19. októbra 2000 a 18. septembra 2001 a krátka diskusia o dani z tonáže je zaznamenaná v zápisnici a rokovacej pozícii maltských orgánov ⁽¹⁴⁵⁾. Na stretnutí konferencie o pristúpení Malty k EÚ, ktorá sa konala 26. októbra 2001, sa strany dohodli na odporúčení predbežného uzavretia rokovaní o prístupovej kapitole o doprave, ktorá výslovne zahŕňala štátnu pomoc v odvetví dopravy.
- (320) Komisia sa domnieva, že Malta ani príjemcovia pomoci nemajú oprávnené očakávania ani právnu istotu, pokiaľ ide o opatrenia pomoci, ktorých sa týka toto rozhodnutie. Z ustálenej judikatúry vyplýva, že nemožno oprávnené očakávať, že pomoc je zákonná, pokiaľ nebola poskytnutá v súlade s postupom stanoveným v článku 108 ZFEÚ, keďže obozretný podnikateľ by za bežných okolností mal byť schopný určiť, či bol tento postup dodržaný ⁽¹⁴⁶⁾. V tejto veci je zjavné, že postup oznamovania podľa článku 108 ZFEÚ a postup stanovený v akte o pristúpení neboli dodržané, a preto neexistujú žiadne oprávnené očakávania. Okrem toho diskusie, na ktoré sa Malta odvoláva ⁽¹⁴⁷⁾, nevedú k záveru, že Komisia by poskytla presné, bezpodmienečné a konzistentné záruky, že režim dane z tonáže sa bude považovať za existujúcu pomoc.
- (321) Vzhľadom na uvedené skutočnosti opatrenia v tejto veci nepredstavujú existujúcu pomoc patriacu do niektorej z kategórií uvedených v článku 1 písm. b) nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589 ⁽¹⁴⁸⁾. Navyše Malta ani príjemcovia pomoci nemajú oprávnené očakávania ani právnu istotu, pokiaľ ide o opatrenia pomoci, ktorých sa týka toto rozhodnutie.

7.3.2. Režim dane z tonáže

7.3.2.1. Oprávnené typy plavidiel

- (322) V pravidlách vnútorného postupu z roku 2012 sa uvádza, že rybárske plavidlá, rekreačné jachty, pevné zariadenia na mori vrátane ropných plošín, mobilné plošiny, remorkéry, ktoré nie sú určené na oceánsku plavbu, plávajúce žeriavy bez vlastného pohonu, pontóny, plavidlá, ktorých hlavným účelom je prevádzka hazardných hier a/alebo kasína, a podobné plavidlá nie sú oprávnené na oslobodenie od dane z príjmov a na rovnaké zaobchádzanie ako „lode oprávnené na daň z tonáže“, pretože sa nezapájajú do „národných dopravných činností“ ⁽¹⁴⁹⁾.
- (323) Zoznam lodí oprávnených na daň z tonáže, ktorý Malta poskytla, a sprievodné vysvetlenia ukazujú, že tieto plavidlá sa takto vykonávali aj v praxi, a Malta potvrdzuje, že žiadne takéto plavidlá počas príslušného obdobia nevyužívali daň z tonáže. V pravidlách vnútorného postupu z roku 2012 sa objasňuje, ktoré typy plavidiel sa nepovažujú za plavidlá vykonávajúce námorné dopravné činnosti v zmysle zákona o obchodnej lodnej doprave. Predchádzajúca prax od roku 2004 sa od týchto pravidiel neodchyľovala. Komisia preto dospela k záveru, že rybárske plavidlá, rekreačné jachty, pevné zariadenia na mori vrátane ropných plošín, mobilné plošiny, remorkéry, ktoré nie sú určené na oceánsku plavbu, plávajúce žeriavy bez vlastného pohonu, pontóny a plavidlá, ktorých hlavným účelom je prevádzka hazardných hier a/alebo kasína, v praxi nemali prospech z režimu dane z tonáže, aj keď im bol teoreticky k dispozícii.
- (324) Pokiaľ ide o možnosť, že námorné činnosti „môžu byť inak predpísané“, ktorú poskytuje článok 85 zákona o obchodnej lodnej doprave, Malta potvrdila, že nikdy neboli vydané žiadne predpisy, pravidlá, príkazy alebo pokyny, ktorých cieľom by bolo rozšíriť definíciu námorných dopravných činností. Komisia preto dospela k záveru, že definícia námorných dopravných činností nebola rozšírená nad rámec medzinárodnej námornej prepravy tovaru alebo cestujúcich.

⁽¹⁴⁵⁾ Záznamy o pristúpení Malty CONF-M 51/00 a CONF-M 65/01.

⁽¹⁴⁶⁾ Pozri vec C-24/95, *Alcan Deutschland*, ECLI:EU:C:1997:163, odsek 25 a tam citovanú judikatúru.

⁽¹⁴⁷⁾ Pozri odôvodnenie 319 tohto rozhodnutia.

⁽¹⁴⁸⁾ Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9, ktorým sa nahrádza nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. ES L 83, 27.3.1999, s. 1).

⁽¹⁴⁹⁾ Pozri odôvodnenie 10 tohto rozhodnutia.

- (325) Na základe týchto skutočností Komisia vyvodila záver, že hoci bol rozsah pôsobnosti režimu neprijateľne široký, v prospech neoprávneného plavidla nebola vyplatená žiadna pomoc, a preto sa vrátenie pomoci nevyžaduje.

Vlečné a bagrovacie plavidlá

- (326) Hoci Malta nemá zavedené explicitné požiadavky týkajúce sa bagrovania a vlečenia, maltské orgány potvrdili, že v období rokov 2004 až 2016 udelili status režimu dane z tonáže iba takým plavidlám, v prípade ktorých sa potvrdilo, že väčšina ich pracovného času predstavovala medzinárodnú prepravu tovaru v súlade s parametrami usmernení pre námornú dopravu. Z uplatňovania dane z tonáže boli vylúčené najmä remorkéry operujúce v prístavoch a daň z tonáže sa obmedzuje na lode, ktoré sú zapojené do medzinárodnej námornej prepravy.
- (327) Po preskúmaní informácií poskytnutých Maltou Komisia konštatuje, že na daň z tonáže boli akceptované len plavidlá plaviace sa pod vlajkou EHP a že požiadavky usmernení boli pri uplatňovaní dane z tonáže v prípade týchto plavidiel počas príslušného obdobia *de facto* dodržané.
- (328) Komisia preto dospela k záveru, že vrátenie pomoci sa nevyžaduje.

7.3.2.2. Príjmy podliehajúce dani z tonáže

Pridružené činnosti

- (329) Pokiaľ ide o pridružené činnosti výletných lodí, na základe informácií poskytnutých Maltou Komisia poznamenáva po prvé, že zisky subdodávateľov neboli oprávnené na režim dane z tonáže, a po druhé, že služby, ktoré sa bežne poskytujú zákazníkom na palube lodí, ako aj v súvislosti s exkurziami na pevninu, podliehali dani z tonáže iba vtedy, ak ich spoločnosť lodnej dopravy zakúpila za nezávislých trhových podmienok. Komisia preto s uspokojením konštatuje, že výklad námorných dopravných činností, ktorý Malta uplatňuje, zabezpečuje, že rozsah činností, ktoré Komisia v minulosti akceptovala ako pridružené príjmy oprávnené na daň z tonáže, sa *de facto* rešpektuje.
- (330) Okrem toho Komisia konštatuje, že Malta v praxi viedla individuálne diskusie s každým vlastníkom/prevádzkovateľom výletných lodí, ktorí mali záujem vstúpiť do maltského režimu dane z tonáže, aby pred vstupom do režimu dane z tonáže chápali rozsah svojich činností. Výsledkom tohto postupu je mechanizmus, pomocou ktorého sú maltské orgány schopné zabezpečiť, aby vlastníci a prevádzkovatelia takýchto lodí využívali režim dane z tonáže v prípadoch, keď je to primerané. Hoci neexistovala žiadna formálna požiadavka, ktorá by zabezpečovala, že pridružené príjmy predstavujú menej ako 50 % príjmov plavidla zdanených daňou z tonáže, maltské orgány preukázali, že hlavné príjmy z lodnej dopravy tvoria v prípade jednotlivých plavidiel väčšinu príjmov z lodnej dopravy. Komisia preto dospela k záveru, že vrátenie pomoci sa nevyžaduje.

Prenájom lodí s posádkou na určitý čas alebo plavbu a prenájom lodí bez posádky

- (331) So zreteľom na vysvetlenia, ktoré Malta poskytla, Komisia poznamenáva, že maltské spoločnosti lodnej dopravy, ktoré využívajú daň z tonáže, sa nezapájajú do prenájmania lodí s posádkou na určitý čas a že maltská flotila oprávnená na daň z tonáže (konkrétne 90 %) sa plaví pod vlajkou EHP.
- (332) Žiadne plavidlá prenajaté bez posádky, ktoré boli v minulosti uznané ako oprávnené na režim dane z tonáže, neboli prenajaté tretími subjektmi, ako to vyplýva z prehľadu za obdobie rokov 2004 – 2016, ktorý Malta predložila útvarom Komisie.
- (333) Komisia preto dospela k záveru, že v súvislosti s prenájom lodí s posádkou na určitý čas alebo plavbu a prenájom lodí bez posádky sa vrátenie pomoci nevyžaduje.

7.3.2.3. Podiel tonáže pod vlajkou

- (334) Pokiaľ ide o minulé obdobie, Malta poskytla údaje, v ktorých sa uvádza, aký podiel lodí sa v prípade jednotlivých príjemcov pomoci plaví pod maltskou vlajkou a aký podiel sa plaví pod vlajkou EHP. Podiel plavidiel plaviacich sa pod vlajkou EHP na jedného príjemcu presahuje úroveň 60 %, ktorá sa vyžaduje v usmerneniach pre námornú dopravu.

7.3.2.4. Oslobodenie od zdaňovania kapitálových ziskov vyplývajúcich z predaja alebo prevodu lodí oprávnených na daň z tonáže

- (335) Príslušné ustanovenia si vyžadujú zmenu, pretože oslobodenie od dane sa neobmedzuje na príjmy z predaja alebo prevodu plavidiel, ktoré boli nadobudnuté a predané v čase, keď sa nachádzali v režime dane z tonáže. Napriek príliš širokému rozsahu oslobodenia od dane Malta dôveryhodne preukázala, že v minulosti bol od dane oslobodený len predaj a prevod lodí oprávnených na daň z tonáže, ktoré spoločnosti lodnej dopravy nakúpili a predali v čase, keď sa lode nachádzali v režime dane z tonáže. Komisia preto dospela k záveru, že vrátenie pomoci sa nevyžaduje.

7.3.2.5. Záver

- (336) Keďže v praxi nebola neoprávneným príjemcom v maltskom režime dane z tonáže vyplatená žiadna suma, Komisia dospela k záveru, že v tejto súvislosti sa vrátenie pomoci nevyžaduje.

7.3.3. Úroky alebo iné príjmy splatné v súvislosti s financovaním lodných spoločností a lodí oprávnených na daň z tonáže

- (337) Vzhľadom na vysvetlenia poskytnuté Maltou ⁽¹⁵⁰⁾ sa Komisia domnieva, že žiadna finančná inštitúcia v praxi neprofitovala z oslobodenia od zdanenia úrokov a iných príjmov v súvislosti s financovaním lodných spoločností alebo lodí oprávnených na daň z tonáže. Vzhľadom na to, že v rámci tohto opatrenia nebola žiadnemu príjemcovi vyplatená žiadna pomoc, vrátenie pomoci sa nevyžaduje.

7.3.4. Oslobodenie od dane z listín a prevodov a od zdanenia kapitálových ziskov súvisiacich s akciami v lodných spoločnostiach

- (338) Podľa pravidiel všeobecného daňového systému všetky osoby, ktoré nemajú pobyt alebo sídlo na Malte, by boli oslobodené od zdanenia kapitálových ziskov z prevodu akcií. Článok 12 ods. 1 písm. u) bod 1 zákona o dani z príjmov oslobodzuje od dane všetky príjmy spoločnosti registrovanej na Malte vyplývajúce z účastníckeho podielu alebo z prevodu takéhoto podielu.
- (339) Pokiaľ ide o daň z listín a prevodov, ak polovicu splateného základného imania kontrolujú nerezidenti, transakcia je podľa všeobecného systému oslobodená od dane. Okrem toho sa oslobodenie od dane stanovuje aj v prípade vnútroskupinových prevodov.
- (340) Malta podnikla kroky na vytvorenie reprezentatívnej vzorky akcionárov lodných spoločností s cieľom určiť typickú vlastnícku štruktúru. Malta túto vzorku vybrala tak, aby odrážala zloženie maltskej flotily oprávnenej na daň z tonáže. Po identifikovaní vhodného súboru spoločností, ktoré presne reprezentovali flotilu, Malta následne individuálne preskúmala vlastníctvo akcií v týchto spoločnostiach v danom období. Malta zistila, že všetky tieto spoločnosti boli v období od roku 2004 do roku 2016 výlučne vo vlastníctve nerezidentov. Okrem toho Malta uskutočnila špecifický prieskum transakcií akcionárov v tomto období s cieľom pokúsiť sa identifikovať všetky transakcie týkajúce sa maltských rezidentov. Z prieskumu vyplynulo, že iba jedna transakcia sa týkala maltského rezidenta. Na tejto transakcii sa podieľala skupina, v ktorej všetci ostatní akcionári boli nerezidentmi. Vzhľadom na veľkosť identifikovanej transakcie aj keby sa neuplatnili všeobecné výnimky vyplývajúce zo zahraničného vlastníctva, hodnota kombinujúca kapitálový zisk a daň z listín a prevodov by bola značne pod hraničnou hodnotou *de minimis*.
- (341) Vďaka štruktúrovanému výberu reprezentatívnej vzorky zo strany Malty v kombinácii s vyhľadávaním transakcií, dostupnými výnimkami v rámci všeobecného daňového systému a hraničnou hodnotou *de minimis* rozsah vrátenej pomoci pravdepodobne nebude veľký. Vyplatenie pomoci v rámci týchto dvoch opatrení však nemožno vylúčiť v prípadoch, keď sa neuplatňuje žiadna z uvedených výnimiek a vyplatená suma presahuje hraničnú hodnotu *de minimis*. V takýchto prípadoch by sa mala vyplatená pomoc vrátiť.
- (342) Pokiaľ ide o metodiku výpočtu, suma, ktorá sa má vrátiť, by mala pozostávať z dane, ktorá mala byť zaplatená, keby sa použilo všeobecne platné pravidlo. Na účely identifikácie potenciálnych príjemcov pomoci budú maltské orgány musieť v prvom rade určiť vlastnícku štruktúru lodných spoločností. V druhom kroku musia maltské orgány overiť, či sa transakcie, na ktoré vzťahuje daň z listín a prevodov, a zdanenie kapitálových ziskov súvisiacich s akciami v lodných spoločnostiach týkajú maltských rezidentov.

⁽¹⁵⁰⁾ Pozri odôvodnenie 136.

7.3.5. Oslobodenie od platenia poplatkov na základe rozhodnutia ministra

- (343) Ministerská právomoc opísaná v odôvodneniach 23 a 313 tohto rozhodnutia sa nikdy nepoužila, a preto vrátenie pomoci nie je potrebné.

7.4. Závazky

- (344) Komisia víta záväzky Malty uvedené v prílohe k tomuto rozhodnutiu.

7.5. Jazyk

- (345) Malta sa vzdala svojho práva na prijatie rozhodnutia v maltskom jazyku. Autentickým jazykom je preto angličtina.

8. ZÁVER

- (346) Komisia konštatuje, že režim dane z tonáže predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy. Okrem uplatňovania dane z tonáže v súvislosti s príjmami z prevádzky plavidiel pomoc existuje v prípade oslobodenia od zdanenia kapitálových ziskov súvisiacich s akciami v lodných spoločnostiach, ktoré sa vzťahuje na maltských rezidentov; oslobodenia od zdanenia kapitálových ziskov z predaja alebo prevodu lodí, ktoré sa vzťahuje na maltských rezidentov; oslobodenia od dane z listín a prevodov v súvislosti s akciami, ktoré sa vzťahuje na maltských rezidentov; oslobodenia od platenia poplatkov na základe rozhodnutia ministra a oslobodenia finančných inštitúcií od zdaňovania úrokov alebo iných príjmov splatných v súvislosti s financovaním lodných spoločností a lodí oprávnených na daň z tonáže.
- (347) Komisia dospela k záveru, že oslobodenie dividend z akcií v lodných spoločnostiach od zdaňovania nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy, pretože neposkytuje selektívnu výhodu.
- (348) Komisia konštatuje, že tieto opatrenia štátnej pomoci sú nezlučiteľné s vnútorným trhom:
- a) režim dane z tonáže v súvislosti s týmito aspektmi: oprávnenosť činností „ktoré môžu byť inak predpísané“, oprávnenosť nákladných člnov bez vlastného pohonu, podmienky oprávnenosti vlečných a bagrovacích plavidiel, oprávnenosť rybárskych plavidiel a ropných plošín, oslobodenie od zdanenia kapitálových ziskov z predaja alebo prevodu lodí oprávnených na daň z tonáže a absencia záruk týkajúcich sa prenájmu lodí bez posádky, pridružených príjmov, požiadavky na podiel tonáže pod vlajkou EHP a prenájmu lodí s posádkou na určitý čas alebo plavbu;
 - b) oslobodenie od zdanenia kapitálových ziskov z predaja akcií v lodných spoločnostiach vzťahujúce sa na maltských rezidentov;
 - c) oslobodenie od dane z príjmov vzťahujúce sa na príjmy z úrokov alebo iné príjmy finančných inštitúcií v súvislosti s financovaním lodných spoločností alebo lodí oprávnených na daň z tonáže;
 - d) oslobodenie od dane z listín a prevodov pri prevode akcií v spoločnostiach lodnej dopravy vzťahujúce sa na maltských rezidentov;
 - e) oslobodenie od platenia poplatkov na základe rozhodnutia ministra.
- (349) Komisia konštatuje, že nezlučiteľné opatrenia štátnej pomoci uvedené v odôvodnení 348 musia byť zrušené. Splnením záväzkov, ktoré sú uvedené v prílohe k tomuto rozhodnutiu, zo strany Malty by sa však maltský režim dane z tonáže stal zlučiteľný, a to k dátumu úplného splnenia záväzkov.
- (350) Komisia zistila, že režim dane z tonáže, ktorý v praxi spravujú maltské orgány, nevedol k vyplateniu žiadnej sumy pomoci neoprávneným príjemcom. Okrem toho sa žiadna pomoc nevyplatila v súvislosti s oslobodením od platenia poplatkov na základe rozhodnutia ministra a oslobodenia od dane z príjmov vzťahujúceho sa na príjmy z úrokov alebo iné príjmy finančných inštitúcií v súvislosti s financovaním lodných spoločností alebo lodí oprávnených na daň z tonáže.

- (351) Komisia dospela k záveru, že nezlučiteľná štátna pomoc vyplatená v súvislosti s oslobodením od zdanenia kapitálových ziskov z predaja akcií v lodných spoločnostiach, ktoré sa vzťahuje na maltských rezidentov, a v súvislosti s oslobodením od dane z listín a prevodov pri prevode akcií v spoločnostiach lodnej dopravy pre maltských rezidentov sa musí vrátiť v rozsahu, v akom prekračuje hraničnú hodnotu *de minimis*,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Pomoc poskytnutá v režime dane z tonáže predstavuje v zmysle zmluvy o pristúpení od 1. mája 2004 novú pomoc.

Článok 2

Pomoc poskytnutá v režime dane z tonáže je zlučiteľná s vnútorným trhom pod podmienkou splnenia záväzkov uvedených v prílohe.

Článok 3

1. Tieto prvky režimu dane z tonáže sú nezlučiteľné s vnútorným trhom:
 - a) oprávnenosť príjmov z prevádzky nákladných člnov bez vlastného pohonu, ropných plošín a rybárskych plavidiel na daň z tonáže;
 - b) oprávnenosť príjmov z vlečných a bagrovacích plavidiel a z prenájmu lodí bez posádky na daň z tonáže bez obmedzenia;
 - c) oprávnenosť plavidiel prenajímaných s posádkou na určitý čas alebo plavbu na daň z tonáže bez obmedzenia;
 - d) oprávnenosť príjmov z pridružených činností na daň z tonáže bez obmedzenia, aby väčšina príjmov príjemcu dane, ktoré podliehajú dani z tonáže, pochádzala z hlavných námorných dopravných činností, a bez mechanizmov, ktoré by zabezpečovali, že služby poskytované na pevnine sa poskytujú za nezávislých trhových podmienok;
 - e) oprávnenosť na daň z tonáže pre spoločnosti vykonávajúce lodnú dopravu bez požiadavky, aby spoločnosti lodnej dopravy oprávnené na daň z tonáže, ktoré vo svojej flotile majú plavidlá, ktoré sa neplavia pod vlajkou EHP, zvýšili alebo zachovali podiel tonáže flotily plaviacej sa pod vlajkou EHP, ak je tento podiel nižší ako 60 %;
 - f) oprávnenosť činností, „ktoré môžu byť inak predpísané“ na daň z tonáže;
 - g) oslobodenie od zdanenia kapitálových ziskov z predaja alebo prevodu lodí, ktoré sa vzťahuje na maltských rezidentov.
2. Tieto opatrenia takisto nie sú zlučiteľné s vnútorným trhom:
 - a) oslobodenie od zdanenia kapitálových ziskov z predaja akcií v lodných spoločnostiach vzťahujúce sa na maltských rezidentov;
 - b) oslobodenie od dane z príjmov vzťahujúce sa na príjmy z úrokov alebo iné príjmy finančných inštitúcií v súvislosti s financovaním lodných spoločností alebo lodí oprávnených na daň z tonáže;
 - c) oslobodenie od dane z listín a prevodov pri prevode akcií v spoločnostiach lodnej dopravy vzťahujúce sa na maltských rezidentov;
 - d) oslobodenie od platenia poplatkov na základe rozhodnutia ministra.

Malta zo svojich právnych predpisov odstráni tieto oslobodenia od daní a upraví rozsah režimu dane z tonáže tak, ako sa stanovuje v záväzkoch uvedených v prílohe.

Článok 4

V súvislosti s opatrením stanoveným v článku 3 ods. 1 ani v súvislosti s opatreniami stanovenými v článku 3 ods. 2 písm. b) a d) nebola poskytnutá žiadna individuálna pomoc. V súvislosti s týmito opatreniami sa vrátenie pomoci nevyžaduje.

Článok 5

Individuálna pomoc poskytnutá na základe opatrení uvedených v článku 3 ods. 2 písm. a) a c) je nezlučiteľná a musí sa vrátiť, okrem prípadu, keď spĺňa podmienky stanovené v článku 3 nariadenia (EÚ) č. 1407/2013 o uplatňovaní článkov 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na pomoc *de minimis*.

Článok 6

1. Malta vyžiada od všetkých príjemcov vrátenie nezlučiteľnej pomoci poskytnutej v rámci opatrení uvedených v článku 5.
2. Sumy, ktoré sa majú vrátiť, musia zahŕňať úroky plynúce odo dňa, keď boli poskytnuté príjemcom, až do ich skutočného vrátenia.
3. Úroky sa vypočítajú ako zložený úrok v súlade s kapitolou V nariadenia Komisie (ES) č. 794/2004 ⁽¹⁵¹⁾ a nariadenia (ES) č. 271/2008, ktorým sa mení nariadenie Komisie (ES) č. 794/2004 ⁽¹⁵²⁾.

Článok 7

1. Vrátenie akejkoľvek nezlučiteľnej pomoci poskytnutej v rámci opatrení uvedených článku 5 je bezodkladné a účinné.
2. Malta zabezpečí, aby sa toto rozhodnutie vykonalo do štyroch mesiacov odo dňa oznámenia tohto rozhodnutia.

Článok 8

Do dvoch mesiacov od oznámenia tohto rozhodnutia Malta informuje Komisiu o opatreniach, ktoré prijala na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím, a predloží tieto informácie:

- a) celkovú sumu nezlučiteľnej pomoci, ktorú dostali všetci identifikovaní príjemcovia;
- b) celkovú sumu (istinu a úroky z vymáhanej sumy), ktorej vrátenie sa od jednotlivých príjemcov požaduje;
- c) podrobný opis opatrení, ktoré už boli prijaté alebo sa plánujú prijať na vykonanie tohto rozhodnutia;
- d) doklady preukazujúce, že všetkým príjemcom bolo nariadené, aby vrátili nezlučiteľnú pomoc.

⁽¹⁵¹⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 794/2004 z 21. apríla 2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 140, 30.4.2004, s. 1).

⁽¹⁵²⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 271/2008 z 30. januára 2008, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 794/2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES (Ú. v. EÚ L 82, 25.3.2008, s. 1).

Článok 9

Toto rozhodnutie je určené Maltskej republike.

V Bruseli 19. decembra 2017

Za Komisiu
Margrethe VESTAGER
členka Komisie

PRÍLOHA

ZÁVÄZKY MALTY

1. Malta sa zaväzuje osobitne vylúčiť z uplatňovania dane z tonáže tieto plavidlá:
 - a) rybárske lode a lode na spracovanie rýb;
 - b) súkromné jachty a lode používané hlavne na športové alebo rekreačné účely;
 - c) pevné zariadenia na mori a plávajúce skladiská;
 - d) remorkéry a bagre, ktoré nie sú určené na oceánsku plavbu;
 - e) plavidlá, ktorých hlavným účelom je zabezpečovať tovar alebo služby, ktoré sa bežne poskytujú na súši;
 - f) trvalo ukotvené lode využívané ako hotely alebo stravovacie zariadenia (botely a reštaurácie);
 - g) plavidlá používané hlavne na hazardné hry/ako „plávajúce“ alebo výletné kasína.
2. Malta sa zaväzuje v legislatíve výslovne zakotviť (priamo odrážajúc podmienky usmernení pre námornú dopravu) obmedzenie dane z tonáže na plavidlá zapojené do medzinárodnej námornej prepravy tovaru alebo cestujúcich a tieto plavidlá (po predchádzajúcom schválení na žiadosť iných členských štátov):
 - a) plavidlá na kladenie káblov;
 - b) plavidlá na kladenie potrubí;
 - c) žeriavové plavidlá a
 - d) výskumné plavidlá.
3. Malta sa zaväzuje vypustiť bod 3 ods. 2 zdaňovacieho predpisu, zrušiť možnosť, aby z dane z tonáže profitovali finančné inštitúcie a obmedziť výhody dane z tonáže pre organizácie, ktoré prevzali riziká a zodpovednosti spojené s prevádzkou plavidla oprávneného na daň z tonáže (t. j. technické riadenie a obsadzovanie posádok) alebo s výkonom dopravných činností.
4. Malta sa zaväzuje výslovne obmedziť uplatňovanie dane z tonáže na prenájom plavidiel bez posádky a podobné transakcie medzi tretími stranami⁽¹⁾. Prenájom plavidiel bez posádky tretím stranám a podobné transakcie môžu byť do tohto režimu zapojené, iba ak ide o doplnkovú činnosť skutočných dopravných spoločností, ktoré majú dočasne nadbytočnú kapacitu, a to za týchto podmienok:
 - a) využije sa iba na riešenie dočasného nadbytku kapacity;
 - b) najviac na tri roky;
 - c) kapacita prenajímaná bez posádky nepresiahne 50 % flotily daných dopravných spoločností, ktorá sa počíta na skupinovom základe;
 - d) do režimu nemožno zapojiť nadmernú kapacitu, ktorá bola obstaraná výslovne na účely prenájmu tretím stranám.
5. Malta sa zaväzuje zaistiť, aby aspoň 25 % flotily existujúcich aj nových užívateľov režimu, na ktorú sa uplatňuje daň z tonáže, bolo registrovaných pod vlajkou štátov EHP, čím nie je dotknutá požiadavka na zachovanie alebo zvýšenie podielu stanoveného v bode 3.1 (odsek 8) usmernení pre námornú dopravu.
6. Malta sa zaväzuje výslovne obmedziť oprávnenosť režimu dane z tonáže na tie bagre, ktorých činnosť pozostávajúca z „námornej dopravy“ – teda z dopravy materiálu vyťaženého na morskom dne na otvorenom mori – predstavuje viac ako 50 % ich ročného pracovného času, a len na tieto dopravné činnosti. Oprávnené budú len bagre registrované v členskom štáte alebo EHP.

⁽¹⁾ Platí to aj pre prenájom lodí (najmä jacht) bez posádky fyzickým osobám.

7. Malta sa zaväzuje výslovne obmedziť oprávnenosť režimu dane z tonáže pri remorkéroch na tie, pri ktorých námorná doprava predstavuje viac ako 50 % ich ročnej prevádzky. Prestože možno úmerne priradiť k tej časti celkovej činnosti skutočne vykonávanej remorkérom, ktorá predstavuje námornú dopravu. Vlečné činnosti vykonávané okrem iného v prístavoch alebo tie, pri ktorých remorkér pomáha plavidlu s vlastným pohonom dostať sa do prístavu, sa nepovažujú za námornú dopravu a oprávnené sú iba plavidlá registrované v členskom štáte alebo EHP.
8. Malta sa zaväzuje, že bude regulovať oprávnenosť vedľajších príjmov v zmysle odôvodnení (88) až (91) konečného rozhodnutia Komisie v tejto veci, a to podrobnou reguláciou, ktorej návrh bol poskytnutý Komisii, a že vedľajšie činnosti viazané i neviazané na konkrétne plavidlo nepresiahnu 50 % celkových hrubých príjmov (konkrétneho plavidla aj iných) spoločnosti, ktorá režim využíva. Malta sa zároveň zaväzuje úplne vylúčiť z dane z tonáže príjmy z činností stanovených v odôvodnení (87) konečného rozhodnutia Komisie v tejto veci.
9. Malta sa zaväzuje zabezpečiť, že výnimka zo zdaňovania kapitálového zisku z predaja plavidiel sa bude vzťahovať iba na tie plavidlá, ktoré v režime dane z tonáže prevádzkujú spoločnosti skutočne vykonávajúce dopravné činnosti, ako aj zaviesť podmienku, že táto výnimka sa dá uplatniť iba na plavidlá, ktoré v čase nadobudnutia aj predaja boli v režime dane z tonáže.
10. Malta sa zaväzuje, že dopravné spoločnosti (okrem spoločností pre správu lodí ⁽²⁾) nebudú môcť využiť daň z tonáže, pokiaľ:
- a) nemajú pri vstupe do režimu aspoň 60 % tonáže svojej flotily ⁽³⁾ zaregistrovaných pod vlajkou niektorého členského štátu Únie alebo štátu, ktorý je zmluvnou stranou Dohody o EHP alebo
 - b) nezachovávajú alebo nezvýšia tonáž flotily, ktorú prevádzkovali pod vlajkou niektorého členského štátu Únie alebo štátu, ktorý je zmluvnou stranou Dohody o EHP v čase vstupu do režimu.
- V každom prípade v treťom roku prevádzky musí mať organizácia aspoň 60 % flotily, na ktorú sa uplatňuje režim dane z tonáže, zaregistrovaných pod vlajkou z EHP.
- V prípade počiatočného vstupu dopravnej organizácie do maltského režimu dane z tonáže sa však môže tento prah znížiť na dvadsaťpäť percent (25 %). Malta bude naďalej kontrolovať, či priemerný podiel flotily pod vlajkou z EHP za obdobie troch rokov neklesol (platí to pre etablovaných i nových príjemcov).
11. Malta sa zaväzuje, že príjem z plavidiel s vlajkou mimo EHP bude oprávnený, iba ak sú splnené vyššie uvedené kritériá vlajok (pozri záväzok 10) a bude sa vzťahovať iba na flotily, ktoré sú z komerčného a strategického hľadiska v plnej miere spravované v EHP. Plavidlá, ktoré nie sú z komerčného a strategického hľadiska spravované v EHP budú do režimu dane z tonáže zahrnuté, iba ak sa plavia pod vlajkou z EHP (s výnimkou plavidiel, ktoré sa prenájímajú bez posádky tretím stranám za podmienok dodržiavajúcich obmedzenia uvedené v záväzku 4).
12. Malta sa zaväzuje zaviesť formálne ustanovenie o kontrole stropu pomoci stanoveného v oddiele 11 usmernení pre námornú dopravu.
13. Malta sa zaväzuje zmeniť legislatívu tak, aby jasne rozlišovala medzi:
- a) registračnými poplatkami za plavidlá a každoročnými daňami z plavidiel, ktoré sa plavia pod Maltskou vlajkou a nie sú oprávnené na začlenenie do režimu a
 - b) daňou z tonáže, ktorá je splatná iba pri oprávnených plavidlách.
14. Malta sa zaväzuje uverejniť interné usmernenia, v ktorých jasne vysvetlí neoprávnenosť viacerých činností, ktoré by mohli konkurovať spoločnostiam na súši, najmä:
- a) stavba plavidiel;
 - b) palubný predaj tovaru alebo služieb, ktoré sa cestujúcim bežne neposkytujú, ako napríklad automobily, domáce spotrebiče alebo hospodárske zvieratá a
 - c) prevádzka prístavných služieb alebo poskytovanie dovolení na lodi, pokiaľ je loď ukotvená v prístave a absenteje prvok námornej dopravy.

⁽²⁾ V súčasnom zdaňovacom predpise sa už stanovujú presné pravidlá pre novo vstupujúce spoločnosti (v súlade s pravidlami zakotvenými v usmerneniach o správe lodí).

⁽³⁾ Zahŕňa aj plavidlá prenájaté do služieb spoločnosti (s posádkou či bez posádky), ale nezahŕňa plavidlá prenájaté bez posádky tretím stranám.

15. Malta sa zaväzuje, že od príjemcov režimu dane z tonáže bude vyžadovať každoročné predkladanie povinných vyhlásení o súlade všetkých kontrolovateľných parametrov ako druh plavidla, činnosti, na ktoré sa plavidlo využíva, netto tonáž, počet dní prevádzky, vlajka, druh činnosti a dodržanie stropu pomoci.
 16. Malta sa zaväzuje zrušiť existujúce sektorové oslobodenie od zdaňovania kapitálového zisku z podielov v dopravných spoločnostiach pre osoby s pobytom na Malte, ktoré je zakotvené v článku 84Z ods. 1 písm. C zákona o obchodnej lodnej doprave.
 17. Malta sa zaväzuje zrušiť výnimku podľa článku 5 predpisu o zdaňovaní obchodnej lodnej dopravy, ktorá oslobodzuje od poplatkov a úhrad splatných v zmysle zákona o dani z listín a prevodov.
 18. Malta sa zaväzuje zmeniť právne predpisy tak, aby sa ujasnilo, že plavidlá do 1 000 ton netto možno vyhlásiť za oprávnené na využitie režimu dane z tonáže, iba ak sa dané plavidlo využíva na dopravné činnosti a pokiaľ by malo zodpovedajúcu tonáž, bolo by oprávnené na takéto zaobchádzanie v zmysle článku 85 ods. 1 zákona o obchodnej lodnej doprave, ako aj využívať túto právomoc v prípadoch, keď žiadatelia dané kritériá spĺňajú. Malta preformuluje článok 85A ods. 1 zákona o obchodnej lodnej doprave takto: „Minister so súhlasom ministra zodpovedného za financie a za podmienok, ktoré sa považujú za primerané podľa tohto predpisu, vyhlási za plavidlo oprávnené na daň z tonáže plavidlo akejkolvek netto tonáže, ktoré sa využíva na dopravné činnosti“.
 19. Malta sa zaväzuje vydať usmernenie, v ktorom sa objasní, že ministerská právomoc uvedená v prvom dodatku k zákonu o obchodnej lodnej doprave – oslobodiť akékoľvek plavidlo alebo triedu plavidla od poplatkov – sa uplatní iba v prípade filantropických a humanitárnych operácií, ktoré nezahŕňajú ponúkanie tovarov alebo služieb na trhu.
 20. Malta sa zaväzuje zabezpečiť oddelenie účtovníctva vždy, keď niektorá spoločnosť nevykonáva len dopravné činnosti.
 21. Malta sa zaväzuje obmedziť výhody dane z tonáže na tie organizácie, ktoré prevzali riziká a zodpovednosti spojené s uplatňovaním režimu dane z tonáže alebo s výkonom dopravných činností, a do svojich právnych predpisov zahrnie osobitné vymedzenie podľa vymedzenia v usmerneniach pre námornú dopravu.
 22. Malta sa zaväzuje vypustiť z článku 85 zákona o obchodnej lodnej doprave formuláciu „alebo ako sa prípadne určí inak“.
 23. Malta sa zaväzuje, že nové pravidlá na zaistenie zlučiteľnosti opatrení v tomto rozhodnutí s vnútorným trhom nadobudnú účinnosť do troch mesiacov od dátumu tohto rozhodnutia.
 24. Malta sa zaväzuje naďalej spravovať režim dane z tonáže a ostatné opatrenia, ktoré sú predmetom tohto rozhodnutia, tak, aby sa nevyplatila žiadna nezlučiteľná pomoc, ktorá by sa potom musela od príjemcov vymáhať späť.
 25. Malta sa zaväzuje režim dane z tonáže opätovne oznámiť do desiatich rokov od dátumu konečného rozhodnutia Komisie v tejto veci.
-

VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2019/1117**z 24. júna 2019,****ktorým sa menia rozhodnutia 2007/305/ES, 2007/306/ES a 2007/307/ES, pokiaľ ide o zmenu adresáta rozhodnutí***[oznámené pod číslom C(2019) 4523]***(Iba nemecké znenie je autentické)**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1829/2003 z 22. septembra 2003 o geneticky modifikovaných potravinách a krmivách ⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 8 ods. 6 a článok 20 ods. 6,

keďže:

- (1) Rozhodnutia Komisie 2007/305/ES ⁽²⁾, 2007/306/ES ⁽³⁾ a 2007/307/ES ⁽⁴⁾, v ktorých sú stanovené pravidlá týkajúce sa stiahnutia z trhu hybridnej repky olejnej Ms1xRf1 (ACS-BNØØ4-7xACS-BNØØ1-4), hybridnej repky olejnej Ms1xRf2 (ACS-BNØØ4-7xACS-BNØØ2-5) a hybridnej repky olejnej Topas 19/2 (ACS-BNØØ7-1), ako aj z nich získaných výrobkov, sú adresované spoločnosti Bayer CropScience AG so sídlom v Nemecku.
- (2) Spoločnosť Bayer CropScience AG so sídlom v Nemecku listom z 1. augusta 2018 požiadala, aby Komisia previedla jej práva a povinnosti týkajúce sa všetkých jej povolení a nevybavených žiadostí týkajúcich sa geneticky modifikovaných výrobkov na spoločnosť BASF Agricultural Solutions Seed US LLC so sídlom v Spojených štátoch amerických. Listom z 19. októbra 2018 spoločnosť BASF Agricultural Solutions Seed US LLC potvrdila svoj súhlas s týmto prevodom a povolila spoločnosti BASF SE so sídlom v Nemecku, aby v Únii vystupovala ako jej zástupca.
- (3) Vykonanie požadovanej zmeny si vyžaduje zmenu rozhodnutí 2007/305/ES, 2007/306/ES a 2007/307/ES, pokiaľ ide o adresáta uvedených rozhodnutí.
- (4) Navrhované zmeny rozhodnutí o povolení majú čisto administratívny charakter a nevyžadujú si nové posúdenie príslušných výrobkov.
- (5) Opatrenia stanovené v tomto rozhodnutí sú v súlade so stanoviskom Stáleho výboru pre rastliny, zvieratá, potraviny a krmivá,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Článok 4 v rozhodnutí 2007/305/ES sa mení takto:

„Bayer CropScience AG, Alfred-Nobel-Str. 50, D-40789 Monheim am Rhein“ sa nahrádza „BASF SE, Carl-Bosch-Str. 38, 67063 Ludwigshafen, Nemecko“.

Článok 2

Článok 4 v rozhodnutí 2007/306/ES sa mení takto:

„Bayer CropScience AG, Alfred-Nobel-Str. 50, D-40789 Monheim am Rhein“ sa nahrádza „BASF SE, Carl-Bosch-Str. 38, 67063 Ludwigshafen, Nemecko“.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 268, 18.10.2003, s. 1.⁽²⁾ Rozhodnutie Komisie 2007/305/ES z 25. apríla 2007 o stiahnutí hybridnej repky olejnej Ms1xRf1 (ACS-BNØØ4-7xACS-BNØØ1-4) a z nej získaných výrobkov z trhu (Ú. v. EÚ L 117, 5.5.2007, s. 17).⁽³⁾ Rozhodnutie Komisie 2007/306/ES z 25. apríla 2007 o stiahnutí hybridnej repky olejnej Ms1xRf2 (ACS-BNØØ4-7xACS-BNØØ2-5) a z nej získaných výrobkov z trhu (Ú. v. EÚ L 117, 5.5.2007, s. 20).⁽⁴⁾ Rozhodnutie Komisie 2007/307/ES z 25. apríla 2007 o stiahnutí repky olejnej Topas 19/2 (ACS-BNØØ7-1) a z nej získaných výrobkov z trhu (Ú. v. EÚ L 117, 5.5.2007, s. 23).

Článok 3

Článok 3 v rozhodnutí 2007/307/ES sa mení takto:

„Bayer CropScience AG, Alfred-Nobel-Str. 50, D-40789 Monheim am Rhein“ sa nahrádza „BASF SE, Carl-Bosch-Str. 38, 67063 Ludwigshafen, Nemecko“.

Článok 4

Toto rozhodnutie je určené spoločnosti BASF SE, Carl-Bosch-Str. 38, 67063 Ludwigshafen, Nemecko.

V Bruseli 24. júna 2019

Za Komisiu
Vytenis ANDRIUKAITIS
člen Komisie

VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2019/1118**z 27. júna 2019****o cezhraničnom projekte Seina – Šelda v rámci koridoru základnej siete Severné more – Stredomorie a atlantického koridoru***[oznámené pod číslom C(2019) 4561]***(Iba francúzske a holandské znenie je autentické)**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ ⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 47 ods. 2,

keďže:

- (1) Dekarbonizácia dopravy – najmä vytváraním podmienok pre ambiciózny prechod diaľkovej nákladnej dopravy na energeticky efektívne druhy dopravy – je kľúčovým politickým cieľom Európskej únie. Parížska dohoda potvrdila a posilnila ambície EÚ v boji proti zmene klímy.
- (2) V tomto kontexte je podpora vnútrozemskej vodnej prepravy tovaru jasnou prioritou dopravnej politiky EÚ a dlhodobou prioritou politiky TEN-T.
- (3) Po dokončení siete Seina – Šelda bude povodie Seiny priamo prepojené s povodím Šeldy súvislou a vysokokapacitnou vnútrozemskou vodnou cestou na severe Francúzska, v Belgicku a Holandsku, a ďalej s inými významnými povodiami Európskych riek ako Rýn či Maas. Vznikne tak súvislá, efektívna a trvale vysokokapacitná vnútrozemská vodná sieť, ktorá spojí početné námorné a vnútrozemské prístavy tohto širšieho cezhraničného európskeho regiónu.
- (4) Keďže sieť Seina – Šelda prepojí Francúzsko, Belgicko, Holandsko a Nemecko, má zjavný cezhraničný rozmer.
- (5) Projekt Seina – Šelda je predbežne identifikovaný ako súčasť koridoru základnej siete Severné more – Stredomorie, pričom úsek Le Havre – Paríž je predbežne identifikovaný ako súčasť atlantického koridoru základnej siete. Deklarácia o realizácii koridoru základnej siete TEN-T Severné more – Stredomorie (tallinská deklarácia) zo 17. októbra 2013, ktorú podpísali ministri dopravy Belgicka, Holandska a Francúzska, ako aj komisár pre dopravu, opäť poukázala na odhodlanie zainteresovaných aktérov dobudovať tento koridor. Okrem toho sa v pracovnom pláne pre koridor základnej siete Severné more – Stredomorie zdôrazňuje potreba zaistiť dokončenie projektu Seina – Šelda, ktorý bude základom plne fungujúceho multimodálneho dopravného koridoru.
- (6) Jedným z prvoradých cieľov projektu je zaistiť, aby hlavné vetvy siete Seina – Šelda zabezpečovali priechodnosť aspoň pre triedu Va ECMT, ako aj dobré plavebné podmienky.
- (7) Na dokončenie projektu Seina – Šelda sú nevyhnutné všetky jeho komponenty. Hlavným chýbajúcim článkom tu je kanál Seina – Nord Europe, bez ktorého sieť Seina – Šelda nemožno realizovať.
- (8) Projekt Seina – Šelda je komplexným cezhraničným projektom zahŕňajúcim Belgicko (Flámsko a Valónsko) a Francúzsko, pričom práce sú zamerané tak na vybudovanie novej infraštruktúry, ako aj na zlepšenie existujúcej s minimálnym dosahom na plavbu. Dôležitou výzvou je teda dostatočná koordinácia. V záujme podpory koordinovanej a včasnej realizácie projektu treba prijať ustanovenia s opisom potrebných opatrení a harmonogramom ich vykonania. Pomohlo by to dosiahnuť cezhraničné ciele pracovného plánu pre koridor základnej siete Severné more – Stredomorie a dokončiť projekt Seina – Šelda čo najskôr, no v každom prípade najneskôr do roku 2030.
- (9) Jasná identifikácia potrebných opatrení na dokončenie projektu Seina – Šelda a harmonogram ich vykonania sú takisto dôležité v záujme plánovania a plnej optimalizácie dostupnosti európskych, vnútroštátnych, regionálnych i súkromných financií. Spolufinancovanie EÚ má pri realizácii týchto opatrení vplyv na vnútroštátne a regionálne rozhodovanie.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1.

- (10) Belgicko (regióny Flámsko a Valónsko) a Francúzsko už podnikli rozsiahle práce (štúdie a práce na infraštruktúre), ktoré prispievajú k realizácii projektu Seina – Šelda. Väčšinu z nich z rôznych programov spolufinancovala Európska únia. Činnosti momentálne prebiehajú na základe grantovej dohody v rámci Nástroja na prepájanie Európy (2014-EU-TM-0373-M, „Seine-Escaut 2020“), ktorá zahŕňa financovanie Únie do výšky 50 % oprávnených nákladov.
- (11) Cezhraničný rozmer projektu si vyžaduje vytvorenie špecializovaných riadiacich štruktúr. Belgicko (regióny Flámsko a Valónsko) a Francúzsko už roky úzko spolupracujú, najmä v medzivládnej komisii pre prípravu dokončenia projektu Seina – Šelda, ktorá bola zriadená v septembri 2009. Táto medzivládna komisia má operačnú podporu Európskeho zoskupenia hospodárskych záujmov Seina – Šelda (EZHŽ Seina – Šelda), v ktorom sú združené subjekty Voies Navigables de France (VNF), Société du canal Seine-Nord Europe (SCSNE), verejná služba Valónska (SPW) a De Vlaamse Waterweg NV. Spoločnosť Société du Canal Seine-Nord Europe, ktorá má na starosti budovanie kanála Seine-Nord, bola zriadená v máji 2017. Tieto špecializované subjekty tvoria integrovanú riadiacu štruktúru, ktorá dohliada na dokončovanie projektu Seina – Šelda a koordinuje ho. Európsky koordinátor pre koridor základnej siete Severné more – Stredomorie a zástupca Komisie by sa mali ako pozorovatelia pravidelne zúčastňovať na zasadnutiach medzivládnej Komisie a zoskupenia EZHZ Seina – Šelda. Okrem toho by sa európsky koordinátor a zástupca Komisie mali ako pozorovatelia zúčastňovať na zasadnutiach dozornej rady (conseil de surveillance) SCSNE. Francúzsko môže prijať ďalšie vhodné kroky na zaistenie trvalého a riadneho angažovania Komisie v tejto dozornej rade.
- (12) Na monitorovanie pokroku v realizácii by členské štáty mali Komisii predkladať pravidelné správy týkajúce sa úsekov na ich príslušných územiach a oznamovať jej všetky prípadné omeškania.
- (13) Harmonogram realizácie stanovený v tomto rozhodnutí by nemal mať vplyv na plnenie požiadaviek vymedzených v medzinárodnom práve a práve Únie vrátane ustanovení na ochranu životného prostredia a zdravia ľudí. Tento harmonogram by mal umožniť plánovanie a plnú optimalizáciu dostupnosti financovania bez toho, aby boli dotknuté finančné záväzky niektorého členského štátu alebo Únie. Za žiadnych okolností by nemal znižovať prísne normy Únie v oblasti ochrany životného prostredia a verejnej účasti.
- (14) Bez toho, aby bol dotknutý článok 47 ods. 2 druhý pododsek nariadenia (EÚ) č. 1315/2013, je vhodné zaradiť do tohto rozhodnutia doložku o preskúmaní.
- (15) Opatrenia stanovené v tomto rozhodnutí schválili Belgicko a Francúzsko.
- (16) Opatrenia stanovené v tomto rozhodnutí sú v súlade so stanoviskom výboru uvedeného v článku 52 nariadenia (EÚ) č. 1315/2013,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Predmet úpravy

V tomto rozhodnutí sa stanovuje opis opatrení a časový harmonogram realizácie cezhraničného projektu Seina – Šelda, ako aj súvisiace ustanovenia o správe a riadení.

Článok 2

Opatrenia a harmonogram

Belgicko a Francúzsko zabezpečia včasné vykonanie týchto opatrení:

- a) Seina – Amont, od Nogent-sur-Seine po Paríž: zlepšovanie plavebných podmienok do decembra 2030:
- zlepšenie plavebných podmienok vrátane rekonštrukcie hatí (Beaulieu, Livon, Vives-Eaux) do decembra 2027 a obnovy sekundárnych plavebných komôr (Coudray, Vives-Eaux, La Cave, Champagne) do decembra 2023,
 - zavedenie diaľkového ovládania plavebných komôr a hatí do decembra 2024,
 - zdokonalenie navigačných zariadení a služieb pre používateľov do decembra 2027;

- b) Seina – Aval od Suresnes po Le Havre: modernizácia a zlepšovanie plavebných podmienok do decembra 2027:
- predĺženie a obnova plavebných komôr (napr. Méricourt a Bougival) do decembra 2026,
 - modernizácia hatí (Port-Mort, Poses, Méricourt, Bougival, Suresnes, Andrézy) do decembra 2027 vrátane posilnenia hrádze Croissy-sur-Seine do decembra 2022,
 - zavedenie diaľkového ovládania plavebných komôr a hatí do decembra 2024,
 - zdokonalenie navigačných zariadení a služieb pre používateľov do decembra 2027,
 - výstavba nadchodu pre peších v Poses-Amfreville do decembra 2022 a výstavba priechodov pre ryby do decembra 2030;
- c) Oise od Conflans-Sainte-Honorine po Compiègne: zvyšovanie triedy ECMT na Vb a zlepšovanie plavebných podmienok do decembra 2028:
- zvýšenie triedy ECMT rieky Oise na Vb (MAGEO: brehová ochrana a mostné piliere medzi Creil a Compiègne, bagrovacie práce, vybudovanie prístaviska Venette) do júna 2027,
 - rekonštrukcia mostu v Mours do decembra 2025;
 - zavedenie diaľkového ovládania plavebných komôr a hatí do decembra 2028;
- d) kanál Seina-Nord Europe od Compiègne po Aubencheul-au-Bac: výstavba a sprevádzkovanie v triede ECMT Vb s umožnením troch vrstiev kontajnerov do decembra 2028:
1. sektor 1 od Compiègne po Passel vrátane výstavby plavebnej komory Montmacq:
 - územné plánovanie do septembra 2020,
 - jednotné environmentálne povolenie do septembra 2020,
 - začiatok hlavných prác do októbra 2020,
 - dokončenie prác do decembra 2026,
 - sprevádzkovanie do júna 2027;
 2. sektor 2 od Passelu po Allaines (49 km) prechádzajúci cez 33 obcí, sektor 3 od Allaines po Etricourt-Manancourt (11 km) prechádzajúci cez 3 obce a sektor 4 od Etricourt-Manancourt po Aubencheul-au-Bac (30 km) prechádzajúci cez 11 obcí, vrátane výstavby plavebných komôr Noyon, Campagne, Allaines, Marquion-Bourlon, Oisy-Le-Verger a Moislains (plavebná komora na sútoku s kanálom Canal du Nord), zdrže Louette a kanálového mostu (pont-canal) dĺžky 1,33 km nad údolím Somme:
 - územné plánovanie do decembra 2022,
 - jednotné environmentálne povolenie do októbra 2022,
 - začiatok hlavných prác do decembra 2023,
 - dokončenie prác do júna 2028,
 - sprevádzkovanie do decembra 2028;
- e) os Dunkerque – Šelda vrátane kanála Dunkerque od Valenciennes po Šeldu a valónsku sieť, ako aj Deûle v smere na Gent: zvyšovanie triedy ECMT na Va (obojsmerne) a Vb (jednosmerne) a zlepšovanie plavebných podmienok do decembra 2027:
1. na všetkých úsekoch:
 - štúdie na zvýšenie kapacity plavebných komôr (zdvojením, resp. predĺžením) do decembra 2023,
 - zavedenie diaľkového ovládania plavebných komôr do decembra 2025,
 - zabezpečenie plavebných podmienok pre plavidlá triedy ECMT V do decembra 2027;
 2. úsek od Arleux po Anzin: modernizácia a obnova plavebnej komory Denain do decembra 2022;

3. úsek od Arleux po Halluin:
 - zvýšenie triedy ECMT na Deûle na Va (obojsmerne) a Vb (jednosmerne) do decembra 2022,
 - modernizácia a obnova plavebných komôr (vrátane Don a Grand-Carré) do decembra 2020, predĺženie plavebnej komory Quesnoy-sur-Deûle do decembra 2026;
4. úsek od Bauvin po Dunkerque:
 - ochrana brehov kanála Aire Neufossé (fázy 1 a 2) do decembra 2026 a ochrana brehov a obnova úrovne hladiny na úsekoch kanála Fontinettes do decembra 2023,
 - modernizácia a obnova plavebnej komory Fontinettes do decembra 2019;
- f) kanál Condé-Pommerœul: opätovné otvorenie v triede ECMT Va do decembra 2022;
- g) valónska sieť od Pommerœul po Namur: zvýšenie triedy ECMT na Va do decembra 2028:
 1. Pommerœul po Seneffe: zvýšenie triedy ECMT na Va vrátane úpravy kanála Nimy-Blaton-Péronnes a zdvojenia plavebnej komory Obourg, pričom štúdie sa dokončia do decembra 2022 a práce do decembra 2027;
 2. Seneffe po Charleroi: zvýšenie triedy ECMT na Va a zdvojenie plavebných komôr (Marchienne, Gosselies a Viesville) – prípravné práce do decembra 2022 a dokončenie do decembra 2027;
 3. Charleroi po Namur:
 - úprava plavebnej komory Auvelais do decembra 2022,
 - zlepšenie možností križovania kanála, štúdie sa dokončia do decembra 2022 a práce do 2028;
- h) horná Šelda:
 1. v regióne Valónsko (Belgicko):
 - zvýšenie triedy ECMT na Va vrátane úpravy prechodu Tournai na jednosmernú triedu Va a úpravy „Pont des Trous“ a „Pont-à-Pont“ do decembra 2022,
 - zvýšenie kapacity a zabezpečenie priestorov plavebných komôr úpravou plavebných komôr Hérinnes a Kain, pričom štúdie sa dokončia do decembra 2023 a práce do decembra 2030;
 2. v regióne Flámsko (Belgicko): dokončenie štúdií na zvýšenie triedy ECMT plavebných komôr na Vb do decembra 2022, vypracovanie technického a finančného plánu realizácie do decembra 2023;
- i) Lys: zvyšovanie triedy ECMT na Va (obojsmerne) a Vb (jednosmerne) s umožnením troch vrstiev kontajnerov do decembra 2027 vrátane:
 1. v regióne Flámsko (Belgicko) medzi Ghentom a Wervikom:
 - prispôbenie všetkých plavebných komôr na triedu ECMT Vb vrátane plavebných komôr St-Baafs-Vijve a Harelbeke do decembra 2021,
 - kalibrácia triedy ECMT Vb vrátane zdvíhania mostov na umožnenie troch vrstiev kontajnerov do decembra 2022 na odklonnom kanále Lys a do decembra 2027 na zvyšných úsekoch;
 2. v regióne Valónsko (Belgicko) pri obci Comines: zvýšenie triedy ECMT na Vb vrátane prechodu v Comines do decembra 2027 a zabezpečenie plavby, najmä výmenou hate v Comines do decembra 2030;
 3. vo Francúzsku medzi Deûlémont a Comines: zvýšenie triedy ECMT na Vb do decembra 2024;

- j) spojovacia sieť vo Flámsku:
1. štúdie modernizácie flámskych úsekov vnútrozemskej vodnej siete, ktoré sa pripájajú priamo na hlavné spojenie Seina – Šelda do decembra 2022:
 - zvýšenie triedy ECMT na Va s umožnením troch vrstiev kontajnerov na spojeniach s námornými prístavmi Zeebrugge (kanál Ghent – Brugy) a Antverpy (Boven-Zeeschelde),
 - zvýšenie triedy ECMT na Va na kanáloch Roeselare-Lys a Bossuit-Kortrijk;
 2. vypracovanie technického a finančného plánu realizácie vrátane podrobného posúdenia priorít v záujme potrebnej modernizácie uvedených úsekov do decembra 2023;
- k) Seneffe – Antverpy na flámskych a valónskych úsekoch: vykonanie štúdií, najmä z hľadiska zvýšenia triedy ECMT na plnohodnotnú triedu IV, do decembra 2022, vypracovanie technického a finančného plánu realizácie potrebnej modernizácie do decembra 2023;
- l) všeobecné opatrenia:
1. vypracovanie politického rámca s koordináciou všetkých strán, podpora úplného zavedenia infraštruktúry pre alternatívne palivá pozdĺž celej siete Seina – Šelda v súlade s národnými politickými rámcami predloženými Belgickom a Francúzskom v kontexte smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ ⁽²⁾ do decembra 2022, s cieľom postupného zavedenia do decembra 2030;
 2. zavedenie integrovaných a efektívnych cezhraničných služieb riadenia premávky a dopravy pozdĺž celej siete Seina – Šelda vrátane plošnej implementácie služieb RIS v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady 2005/44/ES ⁽³⁾ do decembra 2028;
 3. rozvoj multimodálnych logistických platforiem v sieti Seina – Šelda do decembra 2028.

Článok 3

Riadenie a správa

1. Európsky koordinátor pre koridor základnej siete Severné more – Stredomorie a zástupca Európskej komisie musia byť prizvaní na zasadnutia správnej rady (conseil de surveillance) spoločnosti Société du canal Seine-Nord Europe ako pozorovatelia.
2. O pokroku opatrení uvedených v článku 2 sa pravidelne diskutuje v rámci medzivládnej komisie pre prípravu dokončenia projektu Seina – Šelda, ako aj v rámci zoskupenia EZHZ Seina – Šelda. Európsky koordinátor pre koridor základnej siete Severné more – Stredomorie a zástupca Európskej komisie musia byť prizvaní ako pozorovatelia na zasadnutia medzivládnej komisie aspoň dvakrát ročne a na zasadnutia zoskupenia EZHZ Seina – Šelda aspoň trikrát ročne.

Článok 4

Podávanie správ

Belgicko a Francúzsko predkladajú aspoň raz ročne Komisii a európskemu koordinátorovi pre koridor základnej siete Severné more – Stredomorie správu o dosiahnutom pokroku v realizácii opatrení podľa článku 2 a oznámia každé vzniknuté omeškanie, pričom uvedú príčiny omeškania a prijaté nápravné opatrenia. Na tento účel môžu dané členské štáty podľa potreby použiť obsah výročných správ o stave predkladaných v zmysle dohôd o grante v rámci Nástroja na prepájanie Európy.

Článok 5

Preskúmanie

Komisia najneskôr do 31. decembra 2023 na žiadosť Belgicka a Francúzska alebo z vlastnej iniciatívy a za pomoci európskeho koordinátora pre koridor základnej siete Severné more – Stredomorie preskúma opatrenia a harmonogram uvedené v článku 2.

⁽²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o infraštruktúre pre alternatívne palivá (Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1).

⁽³⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/44/ES zo 7. septembra 2005 o harmonizovaných riečnych informačných službách (RIS) na vnútrozemských vodných cestách v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 255, 30.9.2005, s. 152).

Článok 6

Toto rozhodnutie je určené Belgickému kráľovstvu a Francúzskej republike.

V Bruseli 27. júna 2019

Za Komisiu
Violeta BULC
členka Komisie

VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2019/1119

z 28. júna 2019

o schválení efektívneho vonkajšieho osvetlenia vozidla s použitím svetelných emisných diód na použitie vo vozidlách s motorom s vnútorným spaľovaním a v hybridných elektrických vozidlách bez externého nabíjania ako inovačnej technológie na znížovanie emisií CO₂ z osobných automobilov podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 z 23. apríla 2009, ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel ⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 12 ods. 4,

keďže:

- (1) Výrobcovia Toyota Motor Europe NV/SA, Opel Automobile GmbH – PSA, FCA Italy S.p.A., Automobiles Citroën, Automobiles Peugeot, PSA Automobiles SA, Audi AG, Ford Werke GmbH, Jaguar Land Rover, Hyundai Motor Europe Technical Center GmbH, Škoda Auto a. s., BMW AG, Renault SA, Honda Motor Europe Ltd, Volkswagen AG a Volkswagen AG Nutzfahrzeuge (ďalej len „žiadatelia“) predložili 6. septembra 2018 spoločnú žiadosť o schválenie efektívneho vonkajšieho osvetlenia vozidla s použitím svetelných emisných diód (ďalej len „efektívne osvetlenie LED“) na použitie vo vozidlách s motorom s vnútorným spaľovaním a v hybridných elektrických vozidlách bez externého nabíjania ako inovačnej technológie. Žiadosť bola posúdená v súlade s článkom 12 nariadenia (ES) č. 443/2009 a vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) č. 725/2011 ⁽²⁾.
- (2) Efektívne osvetlenie LED je osvetľovací modul vybavený svetelnými emisnými diódami, ktorý má nižšiu spotrebu elektriny než bežné halogénové osvetlenie.
- (3) Žiadosť bola posúdená v súlade s článkom 12 nariadenia (ES) č. 443/2009, s ustanoveniami vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 725/2011 a technickými usmerneniami k vypracovaniu žiadostí o schválenie inovačných technológií podľa nariadenia (ES) č. 443/2009 (ďalej len „technické usmernenia“, verzia z júla 2018).
- (4) Žiadosť súvisí s úsporou emisií CO₂ vyplývajúcej z používania efektívneho osvetlenia LED, ktorá sa vyhodnotila pomocou celosvetového harmonizovaného skúšobného postupu pre ľahké vozidlá (WLTP) podľa nariadenia Komisie (EÚ) 2017/1151 ⁽³⁾.
- (5) Efektívne osvetlenie LED už bolo schválené vo vykonávacích rozhodnutiach Komisie 2014/128/EÚ ⁽⁴⁾, (EÚ) 2015/206 ⁽⁵⁾, (EÚ) 2016/160 ⁽⁶⁾, (EÚ) 2016/587 ⁽⁷⁾ a (EÚ) 2016/1721 ⁽⁸⁾ ako inovačná technológia schopná znížiť emisie CO₂ podľa nového európskeho jazdného cyklu (NEDC) stanoveného v nariadení Komisie (ES) č. 692/2008 ⁽⁹⁾. Na základe skúseností získaných z uvedených rozhodnutí a vzhľadom na aktuálne uplatňovanie sa podarilo uspokojivo a presvedčivo preukázať, že efektívne osvetlenie LED vrátane jednej alebo viacerých vhodných kombinácií efektívnych LED svietidiel, ako napríklad stretávacie svetlomety, diaľkové svetlomety, predné obrysové svietidlá, predné hmlové svietidlá, zadné hmlové svietidlá, predné smerové svietidlá, zadné smerové svietidlá, osvetlenie evidenčného čísla a spätné svietidlá, spĺňajú kritériá oprávnenosti podľa článku 12 nariadenia (ES) č. 443/2009 a vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 725/2011.
- (6) Úspory CO₂ vyplývajúce z používania efektívneho osvetlenia LED možno čiastočne preukázať skúškou WLTP. Žiadatelia však poskytli skúšobnú metodiku, ktorou možno na základe opakovateľných, overiteľných a porovnateľných výsledkov preukázať, že dosiahnuté úspory (s prihliadnutím na uvedené čiastočné pokrytie) predstavujú minimálne 0,5 g CO₂/km.
- (7) V záujme kontinuity, najmä v kontexte prechodu z metodiky NEDC na kontrolu emisií CO₂ podľa skúšobného postupu WLTP, je vhodné zachovať halogénové osvetlenie ako referenčnú technológiu v zmysle vykonávacích rozhodnutí 2014/128/EÚ, (EÚ) 2015/206, (EÚ) 2016/160, (EÚ) 2016/587 a (EÚ) 2016/1721.

- (8) Výrobcovia by mali mať možnosť požiadať schvaľovací orgán o certifikáciu úspor CO₂ vyplývajúcich z používania efektívneho osvetlenia LED vo vozidlách s motorom s vnútorným spaľovaním a v hybridných elektrických vozidlách bez externého nabíjania. Výrobca by mal na tento účel zabezpečiť, aby sa k žiadosti o certifikáciu pripojilo osvedčenie o overení od nezávislého overovacieho orgánu, ktoré potvrdzuje úroveň úspor CO₂, ktoré sa majú certifikovať, ako aj splnenie všetkých relevantných podmienok.
- (9) Ak orgán pre typové schvaľovanie zistí, že osvetlenie LED nespĺňa podmienky na certifikáciu, žiadosť o certifikáciu úspor by sa mala zamietnuť.
- (10) Na uľahčenie rozsiahlejšieho zavádzania efektívneho osvetlenia LED do nových vozidiel by mal mať výrobca zároveň možnosť požiadať o certifikáciu úspor CO₂ dosiahnutých pomocou niekoľkých efektívnych osvetlení LED prostredníctvom jednej žiadosti o certifikáciu. Treba však zabezpečiť, aby sa v prípade využitia tejto možnosti použil mechanizmus, ktorý podporuje zavádzanie len tých najefektívnejších osvetlení LED.
- (11) Úspory CO₂ certifikované podľa tohto rozhodnutia sa majú zohľadniť pri výpočte priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcov počnúc kalendárnym rokom 2021.
- (12) Na účely určenia všeobecného kódu ekologickej inovácie, ktorý sa má používať v predmetnej dokumentácii typového schválenia podľa príloh I, VIII a IX k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES ⁽¹⁰⁾, by sa mal špecifikovať individuálny kód, ktorý sa má používať pre inovačnú technológiu efektívnych osvetlení LED vo vozidlách s motorom s vnútorným spaľovaním a v hybridných elektrických vozidlách bez externého nabíjania,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Schválenie

Technológia použitá v efektívnom osvetlení svetelnými emisnými diódami (LED) sa schvaľuje ako inovačná technológia v zmysle článku 12 nariadenia (ES) č. 443/2009, ak sa táto inovačná technológia používa na účely vonkajšieho osvetlenia osobných motorových vozidiel s motorom s vnútorným spaľovaním a hybridných elektrických osobných vozidiel bez externého nabíjania.

Článok 2

Vymedzenie

Na účely tohto rozhodnutia je efektívne osvetlenie LED technológia, ktorá pozostáva z osvetľovacieho modulu vybaveného zdrojmi so svetelnými emisnými diódami (LED) použitými na vonkajšie osvetlenie vozidla, ktorý má nižšiu spotrebu elektriny než bežné halogénové osvetlenie.

Článok 3

Žiadosť o certifikáciu úspor CO₂

1. Ktorýkoľvek výrobca môže požiadať o certifikáciu úspor CO₂ vyplývajúcich z používania jedného alebo viacerých vonkajších efektívnych osvetlení LED, pokiaľ sa používajú na vonkajšie osvetlenie vozidiel kategórie M₁ s motorom s vnútorným spaľovaním a hybridných elektrických vozidiel kategórie M₁ bez externého nabíjania. Efektívne osvetlenie LED musí zahŕňať jeden z týchto svetelných zdrojov LED alebo ich kombináciu:

- a) stretávacie svetlomety (vrátane adaptívneho systému predného osvetlenia);
- b) diaľkové svetlomety;

- c) predné obrysové svetidlá;
- d) predné hmlové svetidlá;
- e) zadné hmlové svetidlá;
- f) predné smerové svetidlá;
- g) zadné smerové svetidlá;
- h) osvetlenie evidenčného čísla;
- i) spätné svetidlá;
- j) rohové svetlomety;
- k) statické svetlomety do zákruty (SBL).

Svietidlo LED alebo kombinácia svetidiel LED, ktoré tvoria efektívne osvetlenie LED, musia minimálne zabezpečovať zníženie CO₂ stanovené v článku 9 ods. 1 písm. b) vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 725/2011, ktoré sa preukáže skúšobnou metodikou stanovenou v prílohe k tomuto rozhodnutiu.

2. K žiadosti o certifikáciu úspor z jedného alebo viacerých kombinovaných efektívnych osvetlení LED musí byť pripojené osvedčenie o nezávislom overení, ktoré potvrdzuje splnenie podmienok uvedených v odseku 1.
3. Schvaľovací orgán žiadosť o certifikáciu zamietne, ak zistí, že podmienky stanovené v odseku 1 nie sú splnené.

Článok 4

Certifikácia úspor CO₂

1. Zníženie emisií CO₂ vyplývajúce z používania efektívneho osvetlenia LED uvedeného v článku 3 ods. 1 sa určuje metodikou uvedenou v prílohe.
2. Ak výrobca žiada o certifikáciu úspor CO₂ dosiahnutých pomocou viac ako jedného efektívneho osvetlenia LED uvedeného v článku 3 ods. 1 pre jednu verziu vozidla, schvaľovací orgán určí, ktoré zo skúšaných efektívnych osvetlení LED prináša najnižšie úspory CO₂ a zaznamená najnižšiu hodnotu v príslušnej dokumentácii typového schválenia. Táto hodnota sa uvedie v osvedčení o zhode v súlade s článkom 11 ods. 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 725/2011.
3. Schvaľovací orgán zaeviduje osvedčenie o overení a výsledky skúšky, na základe ktorej sa stanovili úspory, a tieto informácie na požiadanie sprístupní Komisii.

Článok 5

Kód ekologickej inovácie

Pri odkaze na toto rozhodnutie v súlade s článkom 11 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 725/2011 sa v dokumentácii typového schválenia uvedie kód ekologickej inovácie č. 28.

Úspory CO₂ zaznamenané s použitím daného kódu ekologickej inovácie možno zohľadniť pri výpočte priemerných špecifických emisií výrobcu počnúc kalendárnym rokom 2021.

Článok 6

Nadobudnutie účinnosti

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

V Bruseli 28. júna 2019

Za Komisiu

predseda

Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 1.

⁽²⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 725/2011 z 25. júla 2011, ktorým sa ustanovuje proces schvaľovania a certifikácie inovačných technológií na znižovanie emisií CO₂ z osobných automobilov podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 (Ú. v. EÚ L 194, 26.7.2011, s. 19).

⁽³⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1151 z 1. júna 2017, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel, ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES, nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 a nariadenie Komisie (EÚ) č. 1230/2012 a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 692/2008 (Ú. v. EÚ L 175, 7.7.2017, s. 1).

⁽⁴⁾ Vykonávacie rozhodnutie Komisie 2014/128/EÚ z 10. marca 2014 o schválení modulu stretávacieho svetla „E-Light“ s elektroluminiscenčnými (LED) diódami ako inovačnej technológie na znižovanie emisií CO₂ z osobných automobilov podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 (Ú. v. EÚ L 70, 11.3.2014, s. 30).

⁽⁵⁾ Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2015/206 z 9. februára 2015 o schválení efektívneho vonkajšieho osvetlenia s použitím svetelných diód spoločnosti Daimler AG ako inovačnej technológie na znižovanie emisií CO₂ z osobných automobilov podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 (Ú. v. EÚ L 33, 10.2.2015, s. 52).

⁽⁶⁾ Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2016/160 z 5. februára 2016 o schválení efektívneho vonkajšieho osvetlenia s použitím svetelných emisných diód spoločnosti Toyota Motor Europe ako inovačnej technológie na znižovanie emisií CO₂ z osobných automobilov podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 (Ú. v. EÚ L 31, 6.2.2016, s. 70).

⁽⁷⁾ Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2016/587 zo 14. apríla 2016 o schválení technológie použitej v efektívnom vonkajšom osvetlení vozidla s použitím svetelných emisných diód ako inovačnej technológie na znižovanie emisií CO₂ z osobných automobilov podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 (Ú. v. EÚ L 101, 16.4.2016, s. 17).

⁽⁸⁾ Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2016/1721 z 26. septembra 2016 o schválení efektívneho vonkajšieho osvetlenia s použitím svetelných emisných diód značky Toyota na použitie v hybridných elektrických vozidlách bez externého nabíjania ako inovačnej technológie na znižovanie emisií CO₂ z osobných automobilov podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 (Ú. v. EÚ L 259, 27.9.2016, s. 71).

⁽⁹⁾ Nariadenie komisie (ES) č. 692/2008 z 18. júla 2008 ktorým sa vykonáva, mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel (Ú. v. EÚ L 199, 28.7.2008, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).

PRÍLOHA

Metodika na určenie úspor CO₂ vďaka efektívnemu osvetleniu LED vyhodnotených pomocou celosvetového harmonizovaného skúšobného postupu pre ľahké vozidlá

1. ÚVOD

Na určenie zníženia emisií CO₂, ktoré možno pripísať efektívnemu osvetleniu LED, ktoré je vhodnou kombináciou vonkajších vozidlových svetidiel LED na použitie vo vozidlách kategórie M1 s motorom s vnútorným spaľovaním a v hybridných elektrických vozidlách kategórie M1 bez externého nabíjania, treba určiť:

1. skúšobné podmienky,
2. skúšobné vybavenie,
3. postup stanovenia úspor energie,
4. postup stanovenia úspor CO₂,
5. postup stanovenia neistoty úspor CO₂.

2. SYMBOLY, PARAMETRE A JEDNOTKY

Symboly využívajúce latinské písmo

AFS – adaptívny predný osvetľovací systém

B – referenčná hodnota

CO₂ – oxid uhličitý

C_{CO₂} – úspory CO₂ [g CO₂/km]

C – počet tried adaptívneho predného osvetľovacieho systému

CF – Konverzný faktor (l/100 km) - (g CO₂/km) [gCO₂/l]

EI – ekologicky inovačné

HEV – hybridné elektrické vozidlo

K_{CO₂} – korekčný faktor CO₂ $K_{CO_2}, \left[\left(\frac{gCO_2}{km} \right) / \left(\frac{Wh}{km} \right) \right]$ vymedzený v doplnku 2 k čiastkovej prílohe 8 k nariadeniu (EÚ) 2017/1151

$\overline{K_{CO_2}}$ – priemer T hodnôt $K_{CO_2}, \left[\left(\frac{gCO_2}{km} \right) / \left(\frac{Wh}{km} \right) \right]$

m – počet efektívnych vonkajších svetidiel LED, ktoré tvoria danú kombináciu

MT – minimálna prahová hodnota [g CO₂/km]

n – počet meraní pri jednej vzorke

NOVC – bez externého nabíjania

P – elektrická spotreba svetidla vozidla [W]

P_{B_i} – elektrická spotreba príslušného svetidla i v referenčnom vozidle [W]

P_{cn} – elektrická spotreba príslušnej vzorky n v každej triede vozidla [W]

$\overline{P_c}$ – elektrická spotreba za každú triedu vozidla (priemer n meraní) [W]

P_{EI,AFS} – elektrická spotreba AFS stretávacích svetlometov [W]

$\overline{P_{Ei}}$ – priemerná elektrická spotreba príslušného ekologicky inovačného svetidla vozidla [W]

- ΔP_i – úspory elektrickej energie vďaka každému efektívnemu vonkajšiemu svietidlu LED [W]
- s_{CO_2} – štandardná odchýlka celkových úspor CO_2 [g CO_2 /km]
- $s_{K_{CO_2}}$ – štandardná odchýlka K_{CO_2} $\left[\left(\frac{gCO_2}{km} \right) / \left(\frac{Wh}{km} \right) \right]$
- $\overline{s_{K_{CO_2}}}$ – štandardná odchýlka priemeru T hodnôt K_{CO_2t} $\left[\left(\frac{gCO_2}{km} \right) / \left(\frac{Wh}{km} \right) \right]$
- s_{P_c} – štandardná odchýlka priemeru elektrickej spotreby za každú triedu vozidla [W]
- $s_{P_{EI}}$ – štandardná odchýlka elektrickej spotreby svietidla LED v ekologicky inovačnom vozidle [W]
- $\overline{s_{P_{EI}}}$ – štandardná odchýlka priemernej elektrickej spotreby svietidla LED v ekologicky inovačnom vozidle [W]
- $\overline{s_{P_{EIAFS}}}$ – neistota štandardnej odchýlky priemerného príkonu AFS stretávacích svetlometov [W]
- T – počet meraní vykonaných výrobcom na účely extrapolácie K_{CO_2}
- t – trvanie jazdy v celosvetovo harmonizovanom skúšobnom cykle pre ľahké vozidlá (WLTC) [s], teda 1 800 s
- UF – koeficient používania svietidla vozidla [-] podľa definície v tabuľke 6
- v – priemerná rýchlosť jazdy podľa celosvetovo harmonizovaného skúšobného cyklu pre ľahké vozidlá (WLTC) [km/h]
- V_{pe} – spotreba efektívneho výkonu [l/kWh]
- $share_c$ – percentuálny podiel času v danom rýchlostnom pásme v každej triede vozidla
- $\frac{\partial C_{CO_2}}{\partial P_{EI}}$ – citlivosť vypočítaných úspor CO_2 vo vzťahu k elektrickej spotrebe svietidla LED
- $\frac{\partial C_{CO_2}}{\partial K_{CO_2}}$ – citlivosť vypočítaných úspor CO_2 vo vzťahu ku korekčnému faktoru CO_2
- η_A – účinnosť alternátora [-]
- η_{DCDC} – účinnosť meniča napätia DC-DC [-]

Dolné indexy

Index (c) sa vzťahuje na číslo triedy merania adaptívneho predného osvetľovacieho systému vo vzorke.

Index (i) sa vzťahuje na každé svietidlo vozidla.

Index (j) sa vzťahuje na meranie vzorky.

Index (t) sa vzťahuje na jednotlivé čísla meraní z celkových T

3. SKÚŠOBNÉ PODMIENKY

Skúšobné podmienky musia zodpovedať požiadavkám predpisov nariadenia EHK OSN č. 4 ⁽¹⁾, 6 ⁽²⁾, 7 ⁽³⁾, 19 ⁽⁴⁾, 23 ⁽⁵⁾, 38 ⁽⁶⁾, 48 ⁽⁷⁾, 100 ⁽⁸⁾, 112 ⁽⁹⁾, 119 ⁽¹⁰⁾ a 123 ⁽¹¹⁾. Spotreba elektrickej energie sa určí v súlade s bodom 6.1.4 predpisu EHK OSN č. 112 a bodmi 3.2.1 a 3.2.2 prílohy 10 k danému predpisu.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 4, 7.1.2012, s. 17.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 213, 18.7.2014, s. 1.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 285, 30.9.2014, s. 1.

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ L 250, 22.8.2014, s. 1.

⁽⁵⁾ Ú. v. EÚ L 237, 8.8.2014, s. 1.

⁽⁶⁾ Ú. v. EÚ L 148, 12.6.2010, s. 55.

⁽⁷⁾ Ú. v. EÚ L 323, 6.12.2011, s. 46.

⁽⁸⁾ Ú. v. EÚ L 302, 28.11.2018, s. 114.

⁽⁹⁾ Ú. v. EÚ L 250, 22.8.2014, s. 67.

⁽¹⁰⁾ Ú. v. EÚ L 89, 25.3.2014, s. 101.

⁽¹¹⁾ Ú. v. EÚ L 222, 24.8.2010, s. 1.

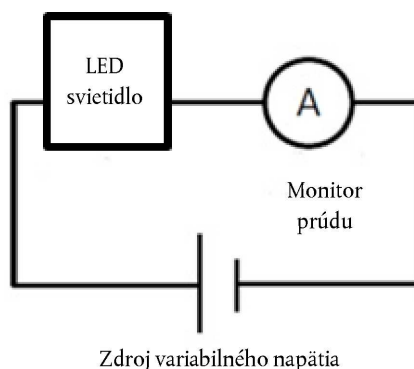
V prípade adaptívneho predného osvetľovacieho systému (AFS) stretávacích svetlometov, ktorý spadá aspoň do dvoch z tried C, E, V alebo W v zmysle predpisu EHK OSN č. 123, pokiaľ sa s technickou službou nedohodne, že trieda C je reprezentatívnou/priemernou intenzitou osvetlenia LED pre žiadané vozidlo, spotreba elektriny sa meria pri intenzite LED v každej triede (Pc) v zmysle vymedzenia v predpise EHK OSN 123. Ak je trieda C reprezentatívnou/priemernou intenzitou osvetlenia LED pre žiadané vozidlo, spotreba elektriny sa meria rovnako ako pri všetkých ostatných vonkajších svietidlách LED zahrnutých v danej kombinácii.

Skúšobné zariadenia

Použijú sa tieto zariadenia, ako sú znázornené na obrázku:

- zdroj napájania (t. j. zdroj variabilného napätia),
- dva digitálne multimetre, jeden na meranie jednosmerného prúdu a druhý na meranie jednosmerného napätia. Na obrázku je znázornené možné skúšobné zapojenie, ak je merač jednosmerného napätia integrovaný v zdroji napájania.

Skúšobné zapojenie



Merania a stanovenie úspor elektrickej energie

Pre každé z efektívnych vonkajších svietidiel LED, ktoré sú súčasťou kombinácie, sa meranie prúdu vykonáva tak, ako je zobrazené na obrázku 1, pri napätí 13,2 V. Modul resp. moduly LED prevádzkované elektronickým zariadením na reguláciu zdroja svetla sa musia merať podľa pokynov žiadateľa.

Výrobca môže požadovať vykonanie ďalších meraní prúdu pri iných dodatočných napätiach. V tomto prípade musí výrobca schvaľovaciemu orgánu predložiť overenú dokumentáciu týkajúcu sa potreby vykonania týchto ďalších meraní. Merania prúdu pri každom z týchto dodatočných napätí sa vykonávajú následne po sebe najmenej päť ráz. Presné hodnoty inštalovaného napätia a nameraného prúdu sa zaznamenávajú s presnosťou na štyri desatinné miesta.

Spotreba elektrickej energie sa určí vynásobením inštalovaného napätia nameraným prúdom. Vypočíta sa priemerná spotreba elektrickej energie pre každé efektívne vonkajšie svietidlo LED ($\overline{P_{EL}}$). Každá hodnota sa vyjadří s presnosťou na štyri desatinné miesta. Ak sa na privod elektrickej energie do svietidiel LED používa krokový motor alebo elektronický regulátor, elektrické zaťaženie tohto komponentu sa z merania vylúči.

Dodatočné merania pre adaptívny predný osvetľovací systém (AFS) stretávacích svetlometov

Tabuľka 1

Triedy AFS stretávacích svetlometov

Trieda	Pozri bod 1.3 a poznámku pod čiarou č. 2 v nariadení EHK OSN č. 123.	% intenzity LED	Aktivačný režim (*)
C	základné stretávacie svetlo (mimo obce)	100 %	50 km/h < rýchlosť < 100 km/h alebo ak nie je aktivovaný žiadny režim inej triedy stretávacieho svetla (V, W, E)

Trieda	Pozri bod 1.3 a poznámku pod čiarou č. 2 v nariadení EHK OSN č. 123.	% intenzity LED	Aktivačný režim (*)
V	obec	85 %	rýchlosť < 50 km/h
E	diaľnica	110 %	rýchlosť > 100 km/h
W	nepriaznivé podmienky	90 %	stierače čelného skla aktivované > 2 min

(*) Aktivačné rýchlosti treba overiť pri každom žiadanom vozidle v súlade s nariadením EHK OSN č. 48 oddielom 6, kapitolou 6.22 bodmi 6.22.7.4.1 (trieda C), 6.22.7.4.2 (trieda V), 6.22.7.4.3 (trieda E), 6.22.7.4.4 (trieda W).

Ak sú potrebné merania spotreby elektriny pri intenzite LED v každej triede, po nameraní každého P_c sa výkon AFS stretávacích svetlometov ($P_{E_{AFS}}$) vypočíta ako vážený priemer výkonu LED v rýchlostných pásmach WLTC podľa nasledujúceho vzorca 1.

Vzorec 1

$$P_{E_{AFS}} = \sum_{c=1}^c WLTC_share_c \cdot \overline{P}_c$$

kde:

$\overline{P}_c$ je spotreba elektrickej energie (priemer n meraní) v každej triede;

$WLTC_share_c$ je percentuálny podiel času v danom rýchlostnom pásme podľa WLTC v každej triede (WLTC trvá celkovo 1 800 s):

Tabuľka 2

Rýchlostné pásmo	Čas	WLTC_share _c (%)
< 50 km/h	1 058 s	0,588 (58,8 %)
50 – 100 km/h	560 s	0,311 (31,1 %)
> 100 km/h	182 s	0,101 (10,1 %)

Ak má AFS stretávacích svetlometov iba dve triedy, ktoré nepokrývajú všetky rýchlosti WLTC (napr. C a V), váženie výkonu v triede C musí zahŕňať aj čas WLTC, ktorý nepokrýva druhá trieda (napr. čas „t“ pre triedu C = 0,588 + 0,101).

Získané úspory energie každého efektívneho vonkajšieho svetidla LED (ΔP_i) sa vypočítajú podľa nasledujúceho vzorca 2:

Vzorec 2

$$\Delta P_i = P_{B_i} - \overline{P}_{E_i}$$

pričom spotreba elektrickej energie príslušným referenčným svetidlom vozidla je uvedená v tabuľke 3.

Tabuľka 3

Elektrická spotreba rozličných referenčných svetidiel vozidla

Svetidlo vozidla	Celkový elektrický príkon (P_B) [W]
Stretávací svetlomet	137
Diaľkový svetlomet	150

Svietidlo vozidla	Celkový elektrický príkon (P_B) [W]
Predné obrysové svetidlo	12
Evidenčné číslo	12
Predné hmlové svetidlo	124
Zadné hmlové svetidlo	26
Predné smerové svetidlo	13
Zadné smerové svetidlo	13
Spätné svetidlo	52
Rohový svetlomet	44
Statický svetlomet do zákruty	44

4. VÝPOČET ÚSPOR CO₂ A ŠTATISTICKÁ CHYBOVOSŤ

4.1. Výpočet úspor emisií CO₂

Celkové úspory emisií CO₂ vďaka danej kombinácii osvetlenia sa vypočítajú podľa konkrétnej hnacej sústavy vozidla (teda konvenčné, NOVC-HEV).

4.1.1. Konvenčné vozidlá (iba motor s vnútorným spaľovaním)

Úspory emisií CO₂ sa vypočítajú podľa nasledujúceho vzorca 3:

Vzorec 3

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

kde:

v : priemerná rýchlosť jazdy v cykle WLTC [km/h], čiže 46,60 km/h

η_A : účinnosť alternátora, ktorá má hodnotu 0,67

V_{Pe} : spotreba efektívneho výkonu podľa tabuľky 4

Tabuľka 4

Spotreba efektívneho výkonu

Druh motora	Spotreba efektívneho výkonu (V_{Pe}) [l/kWh]
Benzínový	0,264
Benzínový s turbodúchadlom	0,280
Naftový	0,220

CF: konverzný faktor (l/100 km) – (g CO₂/km) [gCO₂/l] podľa vymedzenia v tabuľke 5:

Tabuľka 5

Konverzný faktor paliva

Druh paliva	Konverzný faktor (l/100 km) – (g CO ₂ /km) (CF) [gCO ₂ /l]
Benzín	2 330
Nafta	2 640

UF_i: koeficient používania svetidla vozidla [-] podľa definície v tabuľke 6

Tabuľka 6

Koeficient používania pre rôzne svetlá vozidiel

Svietidlo vozidla	Koeficient používania (UF) [-]
Stretávací svetlomet	0,33
Diaľkový svetlomet	0,03
Predné obrysové svetidlo	0,36
Evidenčné číslo	0,36
Predné hmlové svetidlo	0,01
Zadné hmlové svetidlo	0,01
Predné smerové svetidlo	0,15
Zadné smerové svetidlo	0,15
Spätné svetidlo	0,01
Rohový svetlomet	0,076
Statický svetlomet do zákruty	0,15

4.1.2. Hybridné vozidlá (iba hybridné vozidlá bez externého nabíjania – NOVC-HEV)

Úspory emisií CO₂ sa vypočítajú podľa nasledujúceho vzorca 4:

Vzorec 4

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

kde:

η_{DCDC} : účinnosť meniča napätia DC-DC

K_{CO_2} : korekčný faktor CO₂ $\left[\left(\frac{gCO_2}{km} \right) / \left(\frac{Wh}{km} \right) \right]$ vymedzený v bode 2.2 doplnku 2 k čiastkovej prílohe 8 k prílohe XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151.

Účinnosť meniča napätia DC-DC (η_{DCDC}) sa vyhodnotí podľa príslušnej architektúry vozidla v zmysle tabuľky 7:

Tabuľka 7

Koeficient používania pre rôzne svetlá vozidiel

č.	Architektúra	η_{DCDC}
1	svietidlá zapojené paralelne k nízkonapäťovej batérii (svietidlá napájané priamo z vysoko-napäťovej batérie prostredníctvom meniča napätia DC-DC)	0,xx
2	svietidlá zapojené sériovo za nízkonapäťovou batériou, ktorá je pripojená sériovo k vysoko-napäťovej batérii	1
3	vysokonapäťová a nízkonapäťová batéria majú presne rovnaké napätie (12V, 48V, ...) ako svietidlá	1

Pri architektúre č. 1 je účinnosťou meniča napätia DC-DC (η_{DCDC}) najvyššia hodnota vyplývajúca zo skúšok účinnosti vykonaných v prevádzkovom rozsahu elektrického prúdu. Merací interval je najviac 10 % prevádzkového rozsahu elektrického prúdu.

4.2. Výpočet štatistickej chybovosti

Štatistická chybovosť danej kombinácie osvetlenia sa vypočíta podľa konkrétnej hnacej sústavy vozidla (teda konvenčné, NOVC-HEV).

4.2.1. Konvenčné vozidlá (iba motor s vnútorným spaľovaním)

Štatistickú chybovosť výsledkov skúšobnej metodiky spôsobenú meraniami je potrebné kvantifikovať. Pri každom efektívnom vonkajšom svietidle LED zahrnutom v kombinácii sa štandardná odchýlka vypočíta podľa vzorca 5:

Vzorec 5

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

kde:

n: počet meraní vzorky, ktorý sa rovná minimálne 5

Ak štandardná odchýlka elektrickej spotreby každého efektívneho vonkajšieho svietidla LED ($s_{P_{El_i}}$) vedie k chybe v hodnote úspor CO₂ (s_{CO_2}), táto chyba sa vypočíta podľa vzorca 6:

Vzorec 6

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

4.2.2. Hybridné vozidlá (iba hybridné vozidlá bez externého nabíjania – NOVC-HEV)

Štatistickú chybovosť výsledkov skúšobnej metodiky spôsobenú meraniami je potrebné kvantifikovať. Pri každom efektívnom vonkajšom svetidle LED zahrnutom v kombinácii sa štandardná odchýlka vypočíta podľa vzorca 7:

Vzorec 7

$$s_{\overline{P_{El_i}}} = \frac{s_{P_{El_i}}}{\sqrt{n}} = \sqrt{\frac{\sum_{j=1}^n (P_{El_{ij}} - \overline{P_{El_i}})^2}{n(n-1)}}$$

kde:

n: počet meraní vzorky, ktorý sa rovná minimálne 5

Korekčný faktor emisií CO₂ K_{CO₂} sa určí zo súboru T meraní vykonaných výrobcom v súlade s bodom 2.2 doplnku 2 k čiastkovej prílohe 8 k prílohe XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151. Pri každom meraní sa zaznamená elektroenergetická bilancia počas testu a namerané emisie CO₂.

Na vyhodnotenie štatistickej chyby K_{CO₂} sa musí použiť všetkých T kombinácií bez opakovania meraní T-1 na účely extrapolácie T rôznych hodnôt K_{CO₂} (t. j. K_{CO_{2t}}). Táto extrapolácia sa vykoná podľa metódy stanovenej v bode 2.2 doplnku 2 k čiastkovej prílohe 8 k prílohe XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151.

Štandardná odchýlka K_{CO₂} ($s_{\overline{K_{CO_2}}}$) sa vypočíta podľa vzorca 8.

Vzorec 8

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

kde:

T: Počet meraní vykonaných výrobcom na účely extrapolácie K_{CO₂} podľa bodu 2.2 doplnku 2 k čiastkovej prílohe 8 k prílohe XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151.

$\overline{K_{CO_2}}$: priemer T hodnôt K_{CO_{2t}}

Ak štandardná odchýlka spotreby elektrickej energie každým efektívnym vonkajším svetidlom LED ($s_{\overline{P_{El_i}}}$) a štandardná odchýlka k_{CO₂} ($s_{\overline{k_{CO_2}}}$) vedú k chybe v hodnote úspor CO₂ (s_{C_{CO₂}}), táto chyba sa vypočíta podľa vzorca 9.

Vzorec 9

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

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

4.3. Štatistická chybovosť pri AFS stretávacích svetlometov

Ak je nainštalovaný AFS stretávacích svetlometov, vzorec 9 sa upraví tak, aby sa zohľadnili dodatočné potrebné merania.

Hodnota neistoty ($s_{PEI_{AFS}}$), ktorá sa má použiť pri AFS stretávacích svetlometov, sa vypočíta podľa nasledujúcich vzorcov 10 a 11:

Vzorec 10

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

Vzorec 11

$$s_{PEI_{AFS}} = \sqrt{\sum_{c=1}^C (WLTC_share_c \cdot s_{\bar{P}_c})^2}$$

kde:

n: počet meraní vzorky, ktorý sa rovná minimálne 5

$\bar{P}_c$: priemer n hodnôt P_c

5. ZAOKRÚHLŔOVANIE

Vypočítaná hodnota úspor CO₂ (C_{CO_2}) a štatistická chybovosť úspor CO₂ ($s_{C_{CO_2}}$) sa musia zaokrúhliť na najviac dve desatinné miesta.

Každú hodnotu použitú pri výpočte úspor emisií CO₂ možno použiť nezaokrúhlenú alebo zaokrúhlenú na minimálny počet desatinných miest, ktorý umožňuje dosiahnutie celkového vplyvu všetkých zaokrúhlených hodnôt na úspory nižšieho ako 0,25 g CO₂/km.

6. ŠTATISTICKÁ VÝZNAMNOSŤ

Pre každý typ, variant a verziu vozidla vybaveného efektívnym osvetlením LED sa musí preukázať, že neistota úspor CO₂ vypočítaná podľa vzorca 6 alebo vzorca 9 nie je väčšia než rozdiel medzi celkovými úsporami CO₂ a minimálnou prahovou hodnotou úspor špecifikovanou v článku 9 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 725/2011 (pozri vzorec 12).

Vzorec 12

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

kde:

MT: minimálna prahová hodnota [g CO₂/km]

C_{CO_2} : celkové úspory CO₂ [g CO₂/km]

$s_{C_{CO_2}}$: štandardná odchýlka celkových úspor CO₂ [g CO₂/km]

Ak sú celkové úspory emisií CO₂ vďaka efektívnemu osvetleniu LED určené podľa skúšobnej metodiky stanovenej v tejto prílohe nižšie ako prahová hodnota uvedená v článku 9 ods. 1 písm. b) vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 725/2011, uplatňuje sa článok 11 ods. 2 druhý pododsek uvedeného nariadenia.

AKTY PRIJATÉ ORGÁNMI ZRIADENÝMI MEDZINÁRODNÝMI DOHODAMI

Právny účinok podľa medzinárodného práva verejného majú iba originálne texty EHK OSN. Status tohto predpisu a dátum nadobudnutia jeho platnosti je potrebné overiť v poslednom znení dokumentu EHK OSN o statuse TRANS/WP.29/343, ktorý je k dispozícii na internetovej stránke:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>.

Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 136 – Jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania vozidiel kategórie L, pokiaľ ide o osobitné požiadavky na elektrickú hnaciu sústavu [2019/1120]

Obsahuje celý platný text vrátane:

pôvodného znenia predpisu – dátum nadobudnutia platnosti: 20. januára 2016

OBSAH

PREDPIS

1. Rozsah pôsobnosti
2. Vymedzenie pojmov
3. Žiadosť o typové schválenie
4. Typové schválenie
5. Časť I: Požiadavky na vozidlo vzhľadom na jeho elektrickú bezpečnosť
6. Časť II: Požiadavky na dobývateľný zásobník energie (REESS) vzhľadom na jeho bezpečnosť
7. Zmeny a rozšírenie typového schválenia
8. Zhoda výroby
9. Sankcie v prípade nezhody výroby
10. Definitívne zastavenie výroby
11. Názvy a adresy technických služieb zodpovedných za vykonávanie schvaľovacích skúšok a názvy a adresy schvaľovacích úradov

PRÍLOHY

- 1 Časť 1 – Oznámenie o typovom schválení alebo jeho rozšírení či zamietnutí alebo odňatí, prípadne o definitívnom zastavení výroby typu vozidla vzhľadom na jeho elektrickú bezpečnosť podľa predpisu č. 136
Časť 2 – Oznámenie o typovom schválení alebo jeho rozšírení či zamietnutí alebo odňatí, prípadne o definitívnom zastavení výroby typu REESS ako komponentu/samostatnej technickej jednotky podľa predpisu č. 136
- 2 Usporiadanie značiek typového schválenia
- 3 Ochrana pred priamym kontaktom s časťami pod napätím
- 4A Metóda merania izolačného odporu pre skúšky na vozidle
- 4B Metóda merania izolačného odporu pre skúšky REESS na komponente
- 5 Metóda potvrdenia fungovania palubného systému na monitorovanie izolačného odporu

- 6 Časť 1 – Základné charakteristiky cestných vozidiel alebo systémov
- Časť 2 – Základné charakteristiky REES
- Časť 3 – Základné charakteristiky cestných vozidiel alebo systémov s kostrou pripojenou k elektrickým obvodom
- 7 Stanovenie emisií vodíka počas postupov nabíjania REESS
- 8 Postupy skúšania REESS
- 8A Vibračná skúška
- 8B Tepelný šok a skúšky s cyklickými zmenami teploty
- 8C Mechanická skúška pádom odnímateľného REESS
- 8D Mechanické otrasy
- 8E Ohňovzdornosť
- 8F Ochrana pred vonkajším skratom
- 8G Ochrana pred nadmerným nabitím
- 8H Ochrana pred nadmerným vybitím
- 8I Ochrana pred prehriatím
- 9A Skúška výdržným napätím
- 9B Skúška vodovzdornosti

1. ROZSAH PÔSOBNOSTI

Tento predpis sa nevzťahuje na bezpečnostné požiadavky cestných vozidiel po nehodách.

- 1.1. Časť I: Bezpečnostné požiadavky so zreteľom na elektrickú hnaciu sústavu vozidiel kategórie L ⁽¹⁾, s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou nad 6 km/h, vybavených jedným alebo viacerými trakčnými motormi poháňanými elektrickou energiou, ktoré nie sú trvalo pripojené k rozvodnej sieti, ako aj vysokonapäťovými komponentmi a systémami, ktoré sú galvanicky pripojené k vysokonapäťovej zbernici elektrickej hnacej sústavy.

- 1.2. Časť II: Bezpečnostné požiadavky s ohľadom na dobíjateľný zásobník energie (REESS) vozidiel kategórie L, s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou nad 6 km/h, vybavených jedným alebo viacerými trakčnými motormi na elektrickú energiu, ktoré nie sú trvalo pripojené k rozvodnej sieti.

Časť II tohto predpisu sa nevzťahuje na REESS, ktorých primárnym účelom je dodávka elektrickej energie na štartovanie motora a/alebo osvetlenie a/alebo pre ďalšie pomocné systémy vozidla.

2. VYMEDZENIE POJMOV

Na účely tohto predpisu sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- 2.1. „Aktívny režim novej jazdy“ je režim vozidla, pri ktorom v dôsledku tlaku pôsobiaceho na akceleračný pedál (alebo aktiváciou podobného ovládača) alebo uvoľnením brzdového systému elektrická hnacia sústava uvedie vozidlo do pohybu.
- 2.2. „Bariéra“ je časť chrániaca pred priamym kontaktom s časťami pod napätím z každého smeru prístupu.
- 2.3. „Základná izolácia“ je izolácia použitá na časti pod napätím na ochranu pred priamym kontaktom v bezporuchových podmienkach.
- 2.4. „Článok“ je jedna uzavretá elektrochemická jednotka obsahujúca jednu kladnú a jednu zápornú elektródu, ktorá vykazuje rozdiel v napätí medzi dvoma konektormi.

⁽¹⁾ Podľa vymedzenia v Konsolidovanej rezolúcii o konštrukcii vozidiel (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, bod 2. – <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wgs/wp29gen/wp29resolutions.html>.

- 2.5. „Kostra pripojená k elektrickému obvodu“ sú elektrické obvody so striedavým a jednosmerným prúdom galvanicky pripojené k elektrickej kostre.
- 2.6. „Vodivé spojenie“ je spojenie používajúce konektory na pripojenie vonkajšieho zdroja napájania, keď je REESS nabitý.
- 2.7. „Pripájacie zariadenie na nabíjanie REESS“ je elektrický obvod používaný na nabíjanie REESS z externého zdroja napájania vrátane vstupnej prípojky vozidla alebo pevne pripojeného nabíjacieho kábla.
- 2.8. „Rýchlosť C“ pri „n C“ je definovaná ako konštantný prúd skúšaného zariadenia, ktorý je potrebný na nabitie alebo vybitie skúšaného zariadenia za čas $1/n$ hodín medzi 0 % stavom nabitia a 100 % stavom nabitia.
- 2.9. „Priamy kontakt“ je kontakt osôb s časťami pod napätím.
- 2.10. „Dvojitá izolácia“ je izolácia pozostávajúca zo základnej izolácie a doplnkovej izolácie.
- 2.11. „Elektrická kostra“ je sústava pozostávajúca z vodivých častí, ktoré sú navzájom elektricky prepojené a ktorých elektrický potenciál sa chápe ako referenčný.
- 2.12. „Elektrický obvod“ je zostava prepojených častí pod napätím skonštruovaných tak, že pri bežnej prevádzke nimi prechádza elektrický prúd.
- 2.13. „Systém konverzie elektrickej energie“ je systém, ktorý generuje a zabezpečuje elektrickú energiu na elektrický pohon.
- 2.14. „Elektrická hnacia sústava“ je elektrický obvod, ktorý zahŕňa trakčný motor alebo trakčné motory a môže zahŕňať REESS, systém konverzie elektrickej energie, elektronické konvertory, pridružené zväzky vodičov a konektorov a pripájacie zariadenie na nabíjanie REESS.
- 2.15. „Elektronický konvertor“ je zariadenie, ktoré umožňuje reguláciu a/alebo konverziu elektrickej energie na elektrický pohon.
- 2.16. „Kryt“ je časť, ktorá kryje vnútorné jednotky a poskytuje ochranu pred priamym kontaktom z každého smeru prístupu.
- 2.17. „Exponovaná vodivá časť“ je vodivá časť, ktorej sa možno dotknúť za podmienok ustanovení ochrany IPXXB a ktorá sa stáva elektricky vodivou v podmienkach porušenia izolácie. To zahŕňa časti pod krytom, ktoré sa môžu odstrániť bez použitia nástrojov.
- 2.18. „Explózia“ je náhle uvoľnenie energie dostatočnej na vyvolanie tlakovej vlny a/alebo projektilov, ktoré môžu spôsobiť štrukturálne a/alebo fyzické poškodenie okolia skúšaného zariadenia.
- 2.19. „Externý zdroj napájania“ je zdroj napájania jednosmerným alebo striedavým elektrickým prúdom nachádzajúci sa mimo vozidla.
- 2.20. „Vysokonapäťový“ je klasifikácia elektrického komponentu alebo obvodu, ak efektívna hodnota (rms) jeho pracovného napätia je $>60\text{ V}$ a $\leq 1\,500\text{ V}$ jednosmerného prúdu alebo $>30\text{ V}$ a $\leq 1\,000\text{ V}$ striedavého prúdu.
- 2.21. „Oheň“ sú emisie plameňa zo skúšaného zariadenia. Iskry a elektrický oblúk sa nepovažujú za plameň.
- 2.22. „Horľavý elektrolyt“ je elektrolyt, ktorý obsahuje látky klasifikované v triede 3 „horľavá kvapalina“ podľa „Odporúčaní OSN o preprave nebezpečného tovaru – Vzorové predpisy (revízia 17 z júna 2011, zväzok 1, kapitola 2.32)“ (UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods - Model Regulations). ⁽²⁾
- 2.23. „Vysokonapäťová zbernica“ je elektrický obvod vrátane pripájacieho zariadenia na nabíjanie REESS, ktorý je v prevádzke pod vysokým napätím.

V prípade, že sú vzájomne galvanicky prepojené elektrické obvody galvanicky pripojené k elektrickej kostre a maximálne napätie medzi akoukoľvek časťou pod napätím a elektrickou kustrou alebo akoukoľvek exponovanou vodivou časťou je $\leq 30\text{ V}$ striedavého a $\leq 60\text{ V}$ jednosmerného prúdu, klasifikujú sa ako vysokonapäťové zbernice len tie komponenty alebo časti elektrického obvodu, ktoré pracujú pri vysokom napätí.

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

- 2.24. „Nepriamy kontakt“ je kontakt osôb s exponovanými vodivými časťami.
- 2.25. „Časti pod napätím“ sú všetky vodivé časti, ktoré sú určené na to, aby v bežnej prevádzke viedli elektrický prúd.
- 2.26. „Batožinový priestor“ je ohraničený priestor vo vozidle určený na uloženie batožiny.
- 2.27. „Výrobca“ je osoba alebo organizácia, ktorá je zodpovedná schvaľovaciemu úradu za všetky aspekty procesu typového schválenia a za zabezpečenie zhody výroby. Nie je podstatné, či je osoba alebo organizácia priamo zapojená do všetkých etáp výroby vozidla, systému alebo komponentu, ktoré sú predmetom procesu typového schválenia.
- 2.28. „Palubný systém na monitorovanie izolačného odporu“ je zariadenie, ktoré monitoruje izolačný odpor medzi vysokonapäťovými zbernicami a elektrickou kostrou.
- 2.29. „Trakčný akumulátor otvoreného typu“ je akumulátor s kvapalinou, ktorý si vyžaduje dopĺňanie vodou a ktorý generuje vodíkový plyn uvoľňovaný do atmosféry.
- 2.30. „Priestor pre cestujúcich“ je priestor určený pre cestujúcich ohraničený minimálne štyrmi z týchto prvkov: strechou, podlahou, bočnými stenami, dverami, sklenenými oknami, prednou a zadnou priečkou alebo zadnými dverami, ako aj bariérami a krytmi slúžiacimi na ochranu cestujúcich pred priamym kontaktom s časťami pod napätím.
- 2.31. „Stupeň ochrany“ je ochrana, ktorú zabezpečuje bariéra/kryt, pokiaľ ide o kontakt s časťami pod napätím, ktorá sa stanoví pomocou skúšobnej sondy, napríklad skúšobným prstom (IPXXB) alebo skúšobným drôtom (IPXXD), ako je definované v prílohe 3.
- 2.32. „Dobíjateľný zásobník energie (REESS)“ je nabíjateľný systém uskladnenia energie, ktorý zabezpečuje elektrickú energiu na elektrický pohon.
- REESS môže zahŕňať subsystémy spolu s nevyhnutnými pomocnými systémami na fyzické podoprenie, reguláciu tepelného režimu, elektrické riadenie a kryty.
- 2.33. „Zosilnená izolácia“ je izolácia častí pod napätím na ochranu pred zásahom elektrickým prúdom ekvivalentná dvojitej izolácii. Izolácia môže pozostávať z viacerých vrstiev, ktoré nie je možné jednotlivo odskúšať ako doplnkovú alebo základnú izoláciu.
- 2.34. „Odnímateľný REESS“ je špecificky skonštruovaný REESS, ktorý môže používateľ vozidla vybrať z vozidla na účely nabíjania mimo vozidla.
- 2.35. „Roztrhnutie“ je otvor v puzdre akejkoľvek funkčnej článkovej zostavy vytvorený alebo zväčšený v dôsledku nejakej udalosti, dostatočne veľký na prienik skúšobného prsta (IPXXB) s priemerom 12 mm a na kontakt so časťami pod napätím (pozri prílohu 3).
- 2.36. „Servisný vypínač“ je zariadenie na deaktiváciu elektrického obvodu pri vykonávaní kontrol a servisu REESS, súboru palivových článkov atď.
- 2.37. „Stav nabitia (SOC)“ je dostupný elektrický náboj v skúšanom zariadení vyjadrený ako percento jeho menovitej kapacity.
- 2.38. „Pevný izolátor“ je izolačná vrstva zväzku vodičov, ktorá pokrýva a chráni časti pod napätím pred priamym kontaktom z akéhokoľvek smeru prístupu; zahŕňa vrstvy na izoláciu častí konektorov pod napätím a lak alebo náter na účely izolácie.
- 2.39. „Subsystém“ je každá funkčná zostava komponentov REESS.
- 2.40. „Doplnková izolácia“ je samostatná izolácia používaná popri základnej izolácii na ochranu pred zásahom elektrickým prúdom v prípade poruchy základnej izolácie.
- 2.41. „Skúšané zariadenie“ je buď úplný REESS, alebo subsystém REESS, ktorý podlieha skúškam predpísaným v predpise.

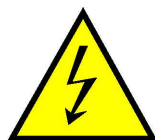
- 2.42. „Typ REESS“ sú systémy, ktoré sa nelíšia v takých podstatných znakoch, ako je:
- a) obchodné meno alebo ochranná známka výrobcu;
 - b) chemické zloženie, kapacita a fyzické rozmery jeho článkov;
 - c) počet článkov, spôsob pripojenia článkov a fyzické podoprenie článkov;
 - d) konštrukcia, materiály a fyzické rozmery puzdra a
 - e) nevyhnutné pomocné zariadenia na fyzické podoprenie, reguláciu tepelného režimu a elektronické riadenie.
- 2.43. „Typ vozidla“ sú vozidlá, ktoré sa nelíšia v takých podstatných znakoch, ako je:
- a) inštalácia elektrickej hnacej sústavy a galvanicky pripojenej vysokonapäťovej zbernice;
 - b) povaha a typ elektrickej hnacej sústavy a galvanicky pripojenej vysokonapäťovej zbernice.
- 2.44. „Výdržné napätie“ je napätie, ktoré pri aplikácii na vzorku za predpísaných skúšobných podmienok nespôsobí poruchu ani výboj vyhovujúcej vzorky.
- 2.45. „Pracovné napätie“ je najvyššia efektívna hodnota napätia (rms) elektrického obvodu uvedená výrobcom, ktorá sa môže vyskytovať medzi akýmkoľvek vodivými časťami v podmienkach odizolovaného obvodu alebo za bežných prevádzkových podmienok. Ak je elektrický obvod rozdelený galvanickou izoláciou, pracovné napätie sa určí pre každý oddelený obvod.
3. ŽIADOSŤ O TYPOVÉ SCHVÁLENIE
- 3.1. Časť I: Typové schválenie vozidla vzhľadom na jeho elektrickú bezpečnosť vrátane vysokonapäťového systému
- 3.1.1. Žiadosť o typové schválenie typu vozidla vzhľadom na špecifické požiadavky na elektrickú hnaciu sústavu predloží výrobca vozidla alebo jeho riadne splnomocnený zástupca.
- 3.1.2. K žiadosti je potrebné priložiť aj nasledujúce dokumenty v troch vyhotoveniach a s týmito údajmi:
- 3.1.2.1. Podrobný opis typu vozidla, pokiaľ ide o elektrickú hnaciu sústavu a galvanicky pripojenú vysokonapäťovú zbernicu.
- 3.1.2.2. V prípade vozidiel s REESS doplňujúci dôkaz preukazujúci, že REESS je v súlade s požiadavkami bodu 6 tohto predpisu.
- 3.1.3. Technickej službe zodpovednej za vykonávanie schvaľovacích skúšok sa predloží vozidlo, ktoré reprezentuje typ vozidla, ktorý má byť schválený, a podľa uváženia výrobcu a po dohode s technickou službou buď ďalšie vozidlá, alebo tie časti vozidla považované technickou službou za zásadné na účely skúšok uvedených v bode 6 tohto predpisu.
- 3.2. Časť II: Typové schválenie dobývateľného zásobníka energie (REESS)
- 3.2.1. Žiadosť o typové schválenie typu REESS alebo samostatnej technickej jednotky vzhľadom na požiadavky na bezpečnosť REESS predloží výrobca REESS alebo jeho riadne splnomocnený zástupca.
- 3.2.2. K žiadosti je potrebné priložiť aj nasledujúce dokumenty v troch vyhotoveniach a s týmito údajmi:
- 3.2.2.1. Podrobný opis typu REESS alebo samostatnej technickej jednotky, pokiaľ ide o bezpečnosť REESS.
- 3.2.3. Technickej službe zodpovednej za vykonávanie schvaľovacích skúšok sa predložia komponenty, ktoré reprezentujú typ REESS, ktorý má byť schválený, a podľa uváženia výrobcu a po dohode s technickou službou tie časti vozidla považované technickou službou za dôležité na účely skúšky.
- 3.3. Pred udelením typového schválenia schvaľovací úrad overí, či existujú dostatočné opatrenia na zabezpečenie účinných kontrol zhody výroby.

4. TYPOVÉ SCHVÁLENIE
- 4.1. Ak typ predložený na typové schválenie podľa tohto predpisu spĺňa požiadavky príslušných častí tohto predpisu, tomuto typu sa udelí typové schválenie.
- 4.2. Každému schválenému typu sa prideli schvaľovacie číslo. Jeho prvé dve číslice (v súčasnosti 00 pre predpis v jeho súčasnom znení) udávajú sériu zmien obsahujúcu najnovšie dôležité technické zmeny predpisu v čase vydania typového schválenia. Tá istá zmluvná strana nesmie prideliť to isté číslo inému typu vozidla.
- 4.3. Oznámenie o udelení, zamietnutí, rozšírení alebo odňatí typového schválenia alebo o definitívnom zastavení výroby typu vozidla podľa tohto predpisu sa oznámi stranám dohody uplatňujúcim tento predpis prostredníctvom formulára zodpovedajúceho vzoru uvedenému v časti 1 alebo 2 prílohy 1 k tomuto predpisu.
- 4.4. Na každom vozidle, REESS alebo samostatnej technickej jednotke, ktoré sú zhodné s typom typovo schváleným podľa tohto predpisu, sa na viditeľnom a ľahko prístupnom mieste, špecifikovanom v schvaľovacom formulári, pripevní medzinárodná značka typového schválenia, ktorá sa skladá z:
- 4.4.1. písmena „E“ v kruhu, za ktorým nasleduje rozlišovacie číslo krajiny, ktorá typové schválenie udelila; ⁽³⁾
- 4.4.2. čísla tohto predpisu, za ktorým nasleduje písmeno „R“, pomlčka a schvaľovacie číslo vpravo od kruhu predpísaného v bode 4.4.1;
- 4.4.3. V prípade typového schválenia REESS alebo samostatnej technickej jednotky REESS za písmenom „R“ nasleduje symbol „ES“.
- 4.5. Ak sa vozidlo alebo REESS zhodujú s typom typovo schváleným podľa jedného alebo viacerých predpisov priložených k dohode v krajine, ktorá udelila typové schválenie podľa tohto predpisu, symbol predpísaný v bode 4.4.1 nie je potrebné opakovať; v tomto prípade sa číslo predpisu, schvaľovacie čísla a doplnkové symboly všetkých predpisov, podľa ktorých bolo udelené typové schválenie v krajine, ktorá ho udelila podľa tohto predpisu, umiestnia vo zvislých stĺpcoch vpravo od symbolu predpísaného v bode 4.4.1.
- 4.6. Značka typového schválenia musí byť dobre čitateľná a nezmazateľná.
- 4.6.1. V prípade vozidla sa značka typového schválenia umiestni blízko štítka údajov o vozidle, ktorý pripevní výrobca, alebo priamo na tento štítok.
- 4.6.2. V prípade REESS alebo samostatnej technickej jednotky schválenej ako REESS výrobca pripevní značku typového schválenia na hlavný prvok REESS.
- 4.7. V prílohe 2 k tomuto predpisu sú uvedené príklady usporiadania značky typového schválenia.
5. Časť I: Požiadavky na vozidlo vzhľadom na jeho elektrickú bezpečnosť
- 5.1. OCHRANA PRED ZÁSAHOM ELEKTRICKÝM PRÚDOM
- Tieto požiadavky na bezpečnosť elektrických zariadení sa uplatňujú na vysokonapäťové zbernice za podmienok, keď nie sú pripojené k externému vysokonapäťovému prívodu elektrickej energie.
- 5.1.1. Ochrana pred priamym kontaktom
- V prípade vozidiel vybavených typom REESS schváleným podľa časti II tohto predpisu sa vyžaduje aj ochrana pred priamym kontaktom s časťami pod vysokým napätím.
- Ochrana pred priamym kontaktom s časťami pod napätím musí byť v súlade s bodmi 5.1.1.1 a 5.1.1.2.
- Táto ochrana (pevný izolátor, bariéra, kryt atď.) sa nesmie dať otvárať, odmontovať ani odstrániť bez použitia príslušných nástrojov.

⁽³⁾ 3 Rozlišovacie čísla zmluvných strán dohody z roku 1958 sú uvedené v prílohe 3 ku Konsolidovanej rezolúcii o konštrukcii vozidiel (R. E. 3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6.

- 5.1.1.1. V priestore pre cestujúcich alebo batožinovom priestore musia mať všetky časti pod napätím stupeň ochrany IPXXD.
- 5.1.1.2. Ochrana častí pod napätím v ďalších oblastiach okrem priestoru pre cestujúcich alebo batožinového priestoru
- 5.1.1.2.1. Vozidlá s priestorom pre cestujúcich musia vyhovovať stupňu ochrany IPXXB.
- 5.1.1.2.2. Vozidlá bez priestoru pre cestujúcich musia vyhovovať stupňu ochrany IPXXD.
- 5.1.1.3. Konektory
- Konektory (vrátane vstupnej prípojky vozidla) spĺňajú túto požiadavku, ak:
- a) spĺňajú požiadavky bodov 5.1.1.1 a 5.1.1.2 pri oddelení bez použitia nástrojov alebo
 - b) sú umiestnené pod podlahou a vybavené uzamykateľným mechanizmom alebo
 - c) sú vybavené uzamykateľným mechanizmom a ostatné komponenty sa odstránia použitím nástrojov s cieľom odpojiť konektor alebo
 - d) do jednej sekundy po tom, ako je konektor odpojený, je napätie na častiach pod napätím rovné alebo nižšie ako 60 V jednosmerného prúdu alebo rovné alebo nižšie ako 30 V striedavého prúdu (rms).
- 5.1.1.4. Servisný vypínač
- V prípade servisného vypínača, ktorý môže byť otvorený, demontovaný alebo odstránený bez použitia nástrojov, je prijateľné, ak bude splnený stupeň ochrany IPXXB v stave, keď je vypínač otvorený, demontovaný alebo odstránený bez použitia nástrojov.
- 5.1.1.5. Označenia
- 5.1.1.5.1. V prípade REESS s vysokým napätím sa symbol uvedený na obrázku 1 uvedie na REESS alebo v jeho blízkosti. Pozadie symbolu musí byť žlté, ohraničenie a šípka musia byť čierne.

Označenie vysokonapäťového zariadenia



- 5.1.1.5.2. Symbol musí byť viditeľný aj na krytoch a bariérach, ktoré po odstránení odkryjú časti pod napätím vysokonapäťových obvodov. Toto ustanovenie je v prípade každého konektora pre vysokonapäťové zbernice nepovinné. Toto ustanovenie sa nevzťahuje na žiadnu z týchto situácií:
- a) keď bariéry alebo kryty nemôžu byť fyzicky prístupné, otvorené ani odstránené, pokiaľ nie sú ostatné komponenty vozidla odstránené s použitím nástrojov;
 - b) keď sú bariéry alebo kryty umiestnené pod podlahou vozidla.
- 5.1.1.5.3. Káble pre vysokonapäťové zbernice, ktoré nie sú umiestnené v krytoch, musia byť identifikované pomocou vonkajšieho krytu oranžovej farby.
- 5.1.2. Ochrana pred nepriamym kontaktom
- Ochrana pred nepriamym kontaktom sa vyžaduje aj v prípade vozidiel s časťami pod vysokým napätím, ktoré sú vybavené typom REESS schváleným podľa časti II tohto predpisu.
- 5.1.2.1. Na ochranu pred zásahom elektrickým prúdom, ktorý by mohol nastať pri nepriamom kontakte, musia byť exponované vodivé časti, ako napríklad vodivá bariéra a kryt, bezpečne galvanicky pripojené k elektrickej kostre pomocou elektrického vodiča alebo uzemňovacieho kábla, zvarom alebo pripojením pomocou skrutky s maticou atď., aby nevznikali nebezpečné elektrické potenciály.

- 5.1.2.2. Odpor medzi všetkými exponovanými vodivými časťami a elektrickou kostrou musí byť nižší ako 0,1 Ω tam, kde má prúd hodnotu aspoň 0,2 A.

Táto požiadavka je splnená, ak galvanické spojenie vzniklo zváraním.

- 5.1.2.3. V prípade motorových vozidiel, ktoré sú určené na to, aby boli pripojené na uzemnený externý zdroj napájania cez vodivé spojenie, musí byť k dispozícii zariadenie na uzemnenie galvanického spojenia elektrickej kostry.

Toto zariadenie musí umožniť uzemnenie pred tým, ako na vozidlo začne pôsobiť vonkajšie napätie, a zachovať uzemnenie, až kým nie je vonkajšie napätie z vozidla odstránené.

Splnenie tejto požiadavky sa preukáže buď použitím konektora špecifikovaného výrobcom vozidla, alebo analýzou.

- 5.1.2.4. Požiadavka z bodu 5.1.2.3 sa nevzťahuje na vozidlá, ktoré spĺňajú nasledujúce podmienky podľa písmena a) alebo b):

- a) REESS vozidla sa môže nabíjať z externého zdroja napájania len s použitím externej nabíjačky, ktorá je skonštruovaná s dvojitou alebo zosilnenou izoláciou medzi vstupom a výstupom.

Výkonnostné požiadavky týkajúce sa tejto izolačnej konštrukcie musia spĺňať požiadavky bodu 5.1.2.4.1 a bodu 5.1.2.4.3 a požiadavky uvedené v jej dokumentácii;

- b) palubná nabíjačka je skonštruovaná s dvojitou alebo zosilnenou izoláciou medzi vstupom a exponovanými vodivými časťami/elektrickou kostrou vozidla.

Výkonnostné požiadavky týkajúce sa tejto izolačnej konštrukcie musia spĺňať požiadavky bodov 5.1.2.4.1, 5.1.2.4.2 a 5.1.2.4.3.

Ak sú nainštalované oba systémy, musia byť splnené požiadavky podľa písmena a) aj b).

- 5.1.2.4.1. Výdržné napätie

- 5.1.2.4.1.1. V prípade vozidla s palubnou nabíjačkou sa skúška vykonáva podľa prílohy 9A k tomuto predpisu.

- 5.1.2.4.1.2. Kritériá prijateľnosti

Pri použití jednosmerného prúdu 500 V medzi všetkými vzájomne prepojenými vstupmi a exponovanými vodivými časťami/elektrickou kostrou vozidla sa izolačný odpor musí rovnať hodnote 7 M Ω alebo vyššej.

- 5.1.2.4.2. Ochrana pred prienikom vody

- 5.1.2.4.2.1. Táto skúška sa vykonáva v súlade s prílohou 9B k tomuto predpisu.

- 5.1.2.4.2.2. Kritériá prijateľnosti

Pri použití 500 V jednosmerného prúdu sa izolačný odpor musí rovnať hodnote 7 M Ω alebo vyššej.

- 5.1.2.4.3. Návod na manipuláciu

V príručke sa musí poskytnúť a uviesť príslušný návod na nabíjanie. ⁽⁴⁾

- 5.1.3. Izolačný odpor

Tento bod sa nevzťahuje na spojené elektrické obvody kostry, pokiaľ maximálne napätie medzi akoukoľvek časťou pod napätím a elektrickou kostrou alebo exponovanou vodivou časťou nepresahuje 30 V striedavého prúdu (rms) alebo 60 V jednosmerného prúdu.

⁽⁴⁾ Príklad obsahu príručky: „Ak počas nabíjania dôjde k ponoreniu vozidla alebo nabíjačky do vody, z dôvodu nebezpečenstva zásahu elektrickým prúdom sa vozidla ani nabíjačky nedotýkajte. Batériu ani vozidlo nepoužívajte a požiadajte predajcu, aby podnikol (vhodné) opatrenia.“

5.1.3.1. Elektrická hnacia sústava pozostávajúca z oddelených zberníc jednosmerného alebo striedavého prúdu

Ak sú od seba zbernice striedavého a jednosmerného prúdu galvanicky izolované, izolačný odpor medzi vysokonapäťovou zbernicou a elektrickou kostrou musí mať minimálnu hodnotu pracovného napätia 100 Ω/V v prípade zberníc jednosmerného prúdu a minimálnu hodnotu pracovného napätia 500 Ω/V v prípade zberníc striedavého prúdu.

Meranie sa vykoná podľa metódy merania izolačného odporu pre skúšky na vozidle uvedenej v prílohe 4A.

5.1.3.2. Elektrická hnacia sústava pozostávajúca z kombinovaných zberníc jednosmerného a striedavého prúdu

Ak sú zbernice striedavého a jednosmerného prúdu galvanicky spojené, izolačný odpor medzi každou vysokonapäťovou zbernicou a elektrickou kostrou musí mať minimálnu hodnotu pracovného napätia 500 Ω/V .

Ak sú však všetky vysokonapäťové zbernice striedavého prúdu chránené jedným z dvoch nasledujúcich opatrení, izolačný odpor medzi každou vysokonapäťovou zbernicou a elektrickou kostrou musí mať minimálnu hodnotu pracovného napätia 100 Ω/V :

- a) dvojité alebo viacnásobné vrstvy pevných izolátorov, bariér alebo krytov, ktoré spĺňajú požiadavku uvedenú v bode 5.1.1 nezávisle, napríklad zväzok vodičov;
- b) mechanicky masívna ochrana, ktorá má dostatočnú odolnosť počas prevádzkovej životnosti vozidla, napríklad kryt motora, puzdrá na elektronické konvertory alebo konektory.

Izolačný odpor medzi vysokonapäťovou zbernicou a elektrickou kostrou sa môže preukázať výpočtom, meraním alebo kombináciou oboch.

Meranie sa vykoná podľa metódy merania izolačného odporu pre skúšky na vozidle uvedenej v prílohe 4A.

5.1.3.3. Vozidlá s palivovými článkami

Ak sa nemôže dodržať požiadavka minimálneho izolačného odporu, ochrana sa musí zabezpečiť prostredníctvom ktorejkoľvek z týchto možností:

- a) dvojitoú alebo viacnásobnou vrstvou pevných izolátorov, bariér alebo krytov, ktoré nezávisle spĺňajú požiadavku uvedenú v bode 5.1.1;
- b) palubným systémom na monitorovanie izolačného odporu spolu s varovaním vodiča v prípade, že izolačný odpor klesne pod minimálnu požadovanú hodnotu. Izolačný odpor medzi vysokonapäťovou zbernicou pripájacieho zariadenia na nabíjanie REESS a elektrickou kostrou sa nemusí monitorovať, pretože pripájacie zariadenie na nabíjanie je pod napätím len počas nabíjania REESS. Funkcia palubného systému na monitorovanie izolačného odporu musí byť potvrdená podľa opisu v prílohe 5.

5.1.3.4. Požiadavka na izolačný odpor pripájacieho zariadenia na nabíjanie REESS

V prípade pripájacieho zariadenia (na nabíjanie REESS, ktoré je určené na to, aby bolo vodivo spojené s uzemneným vonkajším zdrojom striedavého elektrického prúdu) musí izolačný odpor, keď je prípojka nabíjačky odpojená, predstavovať hodnotu najmenej 1 M Ω . Počas merania môže byť REES odpojený.

5.2. REESS

5.2.1. V prípade vozidla s REESS musia byť splnené požiadavky bodu 5.2.1.1 alebo bodu 5.2.1.2.

5.2.1.1. Inštalácia REESS, ktorý bol typovo schválený v súlade s časťou II tohto predpisu, sa musí vykonať podľa pokynov výrobcu REESS a v súlade s opisom uvedeným v časti 2 prílohy 6 k tomuto predpisu.

5.2.1.2. REESS musí spĺňať príslušné požiadavky bodu 6 tohto predpisu.

5.2.2. Hromadenie plynu

Miesta, kde majú byť umiestnené trakčné akumulátory otvoreného typu, ktoré môžu produkovať vodíkový plyn, musia byť vybavené ventilátorom alebo vetracím kanálom, alebo inými vhodnými prostriedkami, aby sa zabránilo hromadeniu vodíkového plynu.

5.2.3. Ochrana proti vyliatiu elektrolytu

Vozidlá musia byť zabezpečené tak, aby za normálnych podmienok používania a/alebo pri funkčnej prevádzke nedošlo ku kontaktu elektrolytu vyliateho z REESS s vodičom, jazdcom alebo cestujúcim, alebo akoukoľvek inou osobou v blízkosti vozidla.

Keď sa REESS nachádza v obrátenej polohe, nesmie dôjsť k žiadnemu vyliatiu elektrolytu.

5.2.4. Náhodné alebo neúmyselné odpojenie

REESS a jeho komponenty musia byť vo vozidle namontované tak, aby vylučovali možnosť náhodného alebo neúmyselného odpojenia REESS.

Pri naklonení vozidla sa REESS nesmie vo vozidle posunúť.

Komponenty REESS sa nesmú posunúť, keď je REES v obrátenej polohe.

5.3. Prevádzková bezpečnosť

Vodičovi musí byť aspoň krátkodobu signalizované, keď je vozidlo v „aktívnom režime novej jazdy“.

Toto ustanovenie sa však neuplatní za podmienok, keď je hnacia sila vozidla priamo alebo nepriamo zabezpečovaná motorom s vnútorným spaľovaním.

Keď vodič opúšťa vozidlo a to je ešte stále v aktívnom režime novej jazdy, musí byť na túto skutočnosť upozornený signálom (optickým alebo zvukovým).

Ak používateľ môže externe nabiť palubný REESS, nesmie dôjsť k pohybu vyvolanému hnacím systémom vozidla, kým je konektor externého zdroja napájania fyzicky zapojený do vstupnej prípojky vozidla.

V prípade vozidiel s trvalo pripojeným nabíjacím káblom sa uvedená požiadavka neuplatňuje, ak použitie kábla na nabitie vozidla znemožňuje použitie vozidla (napríklad nie je možné zatvoriť sedadlo, poloha kábla neumožňuje vodičovi sadnúť si alebo nasadnúť do vozidla). Splnenie tejto požiadavky sa preukáže použitím konektora špecifikovaného výrobcom vozidla. O aktuálnom stave ovládacieho prvku na riadenie smeru jazdy musí byť vodič informovaný.

5.3.1. Ďalšie požiadavky na prevádzkovú bezpečnosť

5.3.1.1. Vodič musí pri naštartovaní vykonať najmenej dva zámerné a špecifické úkony, ktorými vyberie aktívny režim novej jazdy.

5.3.1.2. Na deaktiváciu aktívneho režimu novej jazdy sa vyžaduje len jeden úkon.

5.3.1.3. Signalizácia prechodne zníženého výkonu (t. j. nie v dôsledku poruchy) a/alebo stavu nabitia REESS.

5.3.1.3.1. Vozidlo musí mať funkciu/zariadenie, ktoré vodičovi/jazdcovi signalizuje, ak výkon automaticky klesne pod určitú úroveň (napríklad z dôvodu aktivácie ovládacieho zariadenia výstupu na ochranu REESS alebo hnacieho systému) alebo z dôvodu nízkeho stavu nabitia.

5.3.1.3.2. Podmienky, za ktorých sa aktivuje táto signalizácia, určí výrobca.

Stručný opis stratégie pre zníženie výkonu a signalizáciu sa stanoví v prílohe 6.

5.3.1.4. Vedenie vozidla alebo jazda vzad

Ovládacie zariadenie vozidla na spätný chod sa nesmie dať zapnúť, keď sa vozidlo pohybuje dopredu.

5.4. Stanovenie emisií vodíka

5.4.1. Táto skúška sa vykoná na všetkých vozidlách vybavených trakčnými akumulátormi otvoreného typu. Ak bol REESS typovo schválený podľa časti II tohto predpisu a namontovaný v súlade s bodom 5.2.1.1, táto skúška sa na účely typového schválenia vozidla môže vynechať.

5.4.2. Táto skúška sa vykoná podľa metódy opísanej v prílohe 7 k tomuto predpisu. Predpíše sa postup odberu vzoriek vodíka a ich analýzy. Iné analytické metódy možno schváliť, ak sa preukáže, že poskytujú ekvivalentné výsledky.

5.4.3. Počas postupu normálneho nabíjania za podmienok uvedených v prílohe 7 musia byť emisie vodíka menšie než 125 g počas 5 hodín alebo menšie než $25 \times t_2$ g počas t_2 (v hodinách).

5.4.4. Počas nabíjania nabíjačkou vykazujúcou poruchu (podmienky uvedené v prílohe 7) musia byť emisie vodíka menšie než 42 g a nabíjačka musí obmedziť takúto poruchu maximálne na 30 minút.

5.4.5. Všetky činnosti súvisiace s nabíjaním REESS sú ovládané automaticky, vrátane zastavenia nabíjania.

5.4.6. Do fáz nabíjania sa nesmie dať zasahovať manuálne.

5.4.7. Bežné činnosti pripojenia resp. odpojenia od hlavného zdroja alebo prerušenie napájania nesmú ovplyvniť systém riadenia fáz nabíjania.

5.4.8. Závažné poruchy nabíjania musia byť signalizované nepretržite. Za závažnú poruchu sa považuje porucha, ktorá môže viesť k znefunkčneniu nabíjačky neskôr počas nabíjania.

5.4.9. Výrobca musí v príručke používateľa uviesť, či vozidlo spĺňa tieto požiadavky.

5.4.10. Typové schválenie udelené typu vozidla z hľadiska emisií vodíka sa môže rozšíriť na rôzne typy vozidiel patriacich do rovnakého radu vozidiel v súlade s definíciou radu uvedenou v doplnku 2 k prílohe 7.

6. ČASŤ II: POŽIADAVKY NA DOBÍJATELNÝ ZÁSOBNÍK ENERGIE (REESS) VZHLADOM NA JEHO BEZPEČNOSŤ

6.1. Všeobecne

Platia postupy predpísané v prílohe 8 k tomuto predpisu.

6.2. Vibrácie

6.2.1. Skúška sa vykoná v súlade s prílohou 8A k tomuto predpisu.

6.2.2. Kritériá prijateľnosti

6.2.2.1. Počas skúšky sa nesmú objaviť žiadne príznaky:

- a) úniku elektrolytu;
- b) roztrhnutia (platí len pre vysokonapäťové REESS);
- c) ohňa;
- d) explózie.

Príznaky úniku elektrolytu sa overia vizuálnou kontrolou bez demontáže ktorejkoľvek časti skúšaného zariadenia.

6.2.2.2. V prípade vysokonapäťového REESS izolačný odpor meraný po skúške v súlade s prílohou 4B k tomuto predpisu nesmie byť menší než 100 Ω/V .

6.3. Tepelný šok a cyklické zmeny teploty

6.3.1. Skúška sa vykoná v súlade s prílohou 8B k tomuto predpisu.

6.3.2. Kritériá prijateľnosti

6.3.2.1. Počas skúšky sa nesmú objaviť žiadne príznaky:

- a) úniku elektrolytu;
- b) roztrhnutia (platí len pre vysokonapäťové REESS);
- c) ohňa;
- d) explózie.

Príznaky úniku elektrolytu sa overia vizuálnou kontrolou bez demontáže ktorejkoľvek časti skúšaného zariadenia.

6.3.2.2. V prípade vysokonapäťového REESS izolačný odpor meraný po skúške v súlade s prílohou 4B k tomuto predpisu nesmie byť menší než 100 Ω/V .

6.4. Mechanické skúšky

6.4.1. Skúška pádom odnímateľného REESS

6.4.1.1. Skúška sa vykoná v súlade s prílohou 8C k tomuto predpisu.

6.4.1.2. Kritériá prijateľnosti

6.4.1.2.1. Počas skúšky sa nesmú objaviť žiadne príznaky:

- a) úniku elektrolytu;
- b) roztrhnutia (platí len pre vysokonapäťové REESS);
- c) ohňa;
- d) explózie.

Príznaky úniku elektrolytu sa overia vizuálnou kontrolou bez demontáže ktorejkoľvek časti skúšaného zariadenia.

6.4.1.2.2. V prípade vysokonapäťového REESS izolačný odpor meraný po skúške v súlade s prílohou 4B k tomuto predpisu nesmie byť menší než 100 Ω/V .

6.4.2. Mechanické otrasy

6.4.2.1. Táto skúška sa vzťahuje na vozidlá so stredovým a/alebo bočným stojanom.

Skúška sa vykoná v súlade s prílohou 8D k tomuto predpisu.

6.4.2.2. Kritériá prijateľnosti

6.4.2.2.1. Počas skúšky sa nesmú objaviť žiadne príznaky:

- a) úniku elektrolytu;
- b) roztrhnutia (platí len pre vysokonapäťové REESS);
- c) ohňa;
- d) explózie.

Príznaky úniku elektrolytu sa overia vizuálnou kontrolou bez demontáže ktorejkoľvek časti skúšaného zariadenia.

6.4.2.2.2. V prípade vysokonapäťového REESS musí byť zabezpečený izolačný odpor skúšaného zariadenia aspoň 100 Ω/V pre celý REESS, nameraný po skúške v súlade s prílohou 4B k tomuto predpisu.

6.5. Ohňovzdornosť

Táto skúška sa vzťahuje len na vozidlá s priestorom pre cestujúcich.

Táto skúška sa vyžaduje v prípade REESS obsahujúceho horľavý elektrolyt.

Skúška sa vykoná na jednej skúšobnej vzorke.

Podľa voľby výrobcu sa skúška môže vykonať buď ako:

- a) skúška na vozidle v súlade s bodom 6.5.1 tohto predpisu, alebo
- b) skúška na komponente v súlade s bodom 6.5.2 tohto predpisu.

6.5.1. Skúška na vozidle

Skúška sa vykoná v súlade s prílohou 8E s náležitým zohľadnením bodu 3.2.1 prílohy 8E.

Typové schválenie REESS skúšaného podľa tohto bodu sa obmedzuje na schválenie pre špecifický typ vozidla.

6.5.2. Skúška na komponente

Skúška sa vykoná v súlade s prílohou 8E s náležitým zohľadnením bodu 3.2.2 prílohy 8E.

6.5.3. Kritériá prijateľnosti

6.5.3.1. Počas skúšky sa na skúšanom zariadení nesmú objaviť žiadne príznaky explózie.

6.6. Ochrana pred vonkajším skratom

6.6.1. Skúška sa vykoná v súlade s prílohou 8F k tomuto predpisu.

6.6.2. Kritériá prijateľnosti

6.6.2.1. Počas skúšky sa nesmú objaviť žiadne príznaky:

- a) úniku elektrolytu;
- b) roztrhnutia (platí len pre vysokonapäťové REESS);
- c) ohňa;
- d) explózie.

Príznaky úniku elektrolytu sa overia vizuálnou kontrolou bez demontáže ktorejkoľvek časti skúšaného zariadenia.

6.6.2.2. V prípade vysokonapäťového REESS izolačný odpor meraný po skúške v súlade s prílohou 4B k tomuto predpisu nesmie byť menší než 100 Ω/V .

6.7. Ochrana pred nadmerným nabitím

6.7.1. Skúška sa vykoná v súlade s prílohou 8G k tomuto predpisu.

6.7.2. Kritériá prijateľnosti

6.7.2.1. Počas skúšky sa nesmú objaviť žiadne príznaky:

- a) úniku elektrolytu;
- b) roztrhnutia (platí len pre vysokonapäťové REESS);

- c) ohňa;
- d) explózie.

Príznaky úniku elektrolytu sa overia vizuálnou kontrolou bez demontáže ktorejkoľvek časti skúšaného zariadenia.

- 6.7.2.2. V prípade vysokonapäťového REESS izolačný odpor meraný po skúške v súlade s prílohou 4B k tomuto predpisu nesmie byť menší než 100 Ω/V .

6.8. Ochrana pred nadmerným vybitím

- 6.8.1. Skúška sa vykoná v súlade s prílohou 8H k tomuto predpisu.

6.8.2. Kritériá prijateľnosti

- 6.8.2.1. Počas skúšky sa nesmú objaviť žiadne príznaky:

- a) úniku elektrolytu;
- b) roztrhnutia (platí len pre vysokonapäťové REESS);
- c) ohňa;
- d) explózie.

Príznaky úniku elektrolytu sa overia vizuálnou kontrolou bez demontáže ktorejkoľvek časti skúšaného zariadenia.

- 6.8.2.2. V prípade vysokonapäťového REESS izolačný odpor meraný po skúške v súlade s prílohou 4B k tomuto predpisu nesmie byť menší než 100 Ω/V .

6.9. Ochrana pred prehriatím

- 6.9.1. Skúška sa vykoná v súlade s prílohou 8I k tomuto predpisu.

6.9.2. Kritériá prijateľnosti

- 6.9.2.1. Počas skúšky sa nesmú objaviť žiadne príznaky:

- a) úniku elektrolytu;
- b) roztrhnutia (platí len pre vysokonapäťové REESS);
- c) ohňa;
- d) explózie.

Príznaky úniku elektrolytu sa overia vizuálnou kontrolou bez demontáže ktorejkoľvek časti skúšaného zariadenia.

- 6.9.2.2. V prípade vysokonapäťového REESS izolačný odpor meraný po skúške v súlade s prílohou 4B k tomuto predpisu nesmie byť menší než 100 Ω/V .

6.10. Emisie

Je potrebné zohľadniť možné emisie plynov spôsobené procesom premeny energie počas bežného používania.

- 6.10.1. Trakčné akumulátory otvoreného typu musia vzhľadom na emisie vodíka spĺňať požiadavky bodu 5.4 tohto predpisu.

Systémy s uzavretým chemickým procesom sa považujú pri bežnej prevádzke za systémy bez emisií (napríklad lítiové iónové akumulátory).

Výrobca akumulátorov musí v časti 2 prílohy 6 opísať a zdokumentovať uzavretý chemický proces.

Iné technológie musia posúdiť výrobca a technická služba, pričom zohľadnia všetky emisie možné pri bežnej prevádzke.

6.10.2. Kritériá prijateľnosti

Emisie vodíka sú opísané v bode 5.4 tohto predpisu.

V prípade systémov bez emisií s uzavretým chemickým procesom nie je potrebné žiadne overovanie.

7. ZMENY A ROZŠÍRENIE TYPOVÉHO SCHVÁLENIA

7.1. Každá zmena typu vozidla alebo REESS v súvislosti s týmto predpisom sa oznámi schvaľovaciemu úradu, ktorý tomuto typu vozidla alebo REESS udelil typové schválenie. Úrad môže potom byť:

7.1.1. usúdiť, že uskutočnené zmeny pravdepodobne nebudú mať badateľný nepriaznivý vplyv a že vozidlo alebo REESS v každom prípade stále spĺňa požiadavky, alebo

7.1.2. požadovať ďalší skúšobný protokol od technickej služby zodpovednej za vykonávanie skúšok.

7.2. Potvrdenie alebo zamietnutie udelenia typového schválenia, v ktorom sa uvádza zmena, sa stranám dohody uplatňujúcim tento predpis oznámi postupom uvedeným v bode 4.3.

7.3. Schvaľovací úrad, ktorý vydáva rozšírenie typového schválenia, prideli každému oznamovaciemu formuláru vypracovanému pre takéto rozšírenie poradové číslo a oznámi ho ostatným stranám dohody z r. 1958, ktoré uplatňujú tento predpis, prostredníctvom oznamovacieho formulára zodpovedajúceho vzoru uvedenému v prílohe 1 (časť 1 alebo časť 2) k tomuto predpisu.

8. ZHODA VÝROBY

8.1. Vozidlá alebo REESS typovo schválené podľa tohto predpisu musia byť vyrobené tak, aby zodpovedali schválenému typu tým, že spĺňajú požiadavky príslušných častí tohto predpisu.

8.2. Na overenie splnenia požiadaviek bodu 8.1 sa vykonajú vhodné kontroly výroby.

8.3. Držiteľ typového schválenia musí najmä:

8.3.1. zabezpečiť existenciu postupov účinnej kontroly kvality vozidiel alebo REESS;

8.3.2. mať prístup ku skúšobnému vybaveniu, ktoré je potrebné na kontrolu zhody každého schváleného typu;

8.3.3. zabezpečiť, aby sa zaznamenali údaje o výsledkoch skúšky a aby priložené dokumenty boli dostupné počas obdobia, ktoré sa určí po dohode so schvaľovacím úradom;

8.3.4. analyzovať výsledky každého typu skúšky s cieľom overiť a zabezpečiť zhodu charakteristík vozidla alebo REESS, pričom zohľadní prípustné odchýlky v priemyselnej výrobe;

8.3.5. zabezpečiť pre každý typ vozidla alebo komponentu vykonanie aspoň tých skúšok, ktoré sú predpísané v príslušných častiach tohto predpisu;

8.3.6. zabezpečiť, aby každý súbor vzoriek alebo skúšobných kusov, pri ktorom bola zistená nezghoda s príslušným typom skúšky, bol podnetom na opakovaný odber vzoriek a skúšanie. V takomto prípade sa musia vykonať všetky potrebné kroky na obnovenie zhody príslušnej výroby.

8.4. Schvaľovací úrad, ktorý udelil typové schválenie, môže kedykoľvek overiť metódy kontroly zhody uplatňované v každej výrobnjej jednotke.

8.4.1. Pri každej kontrole sa inšpektorovi predložia záznamy o skúškach a záznamy z výroby.

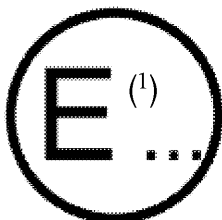
- 8.4.2. Inšpektor môže náhodne odobrať vzorky, ktoré sa majú skúšať v laboratóriu výrobcu. Minimálny počet takýchto vzoriek sa môže určiť na základe výsledkov kontrol uskutočnených samotným výrobcom.
- 8.4.3. Ak sa kvalitatívna úroveň ukazuje ako neuspokojivá alebo v prípade, že sa zdá potrebné preveriť platnosť skúšok, ktoré boli vykonané na základe bodu 8.4.2, vyberie inšpektor vzorky, ktoré sa pošlú technickej službe, ktorá vykonala príslušné skúšky typového schválenia.
- 8.4.4. Schvaľovací úrad môže vykonať ktorúkoľvek skúšku predpísanú týmto predpisom.
- 8.4.5. Bežná frekvencia kontrol vykonávaných schvaľovacím úradom je raz do roka. Ak sa počas jednej z týchto kontrol zistia neuspokojivé výsledky, schvaľovací úrad zabezpečí čo najrýchlejšiu realizáciu všetkých potrebných krokov na obnovenie zhody príslušnej výroby.
9. SANKCIE V PRÍPADE NEZHODY VÝROBY
- 9.1. Typové schválenie udelené typu vozidla/REESS podľa tohto predpisu môže byť odňaté, ak nie sú splnené požiadavky uvedené v bode 8 alebo ak vozidlo/REES, prípadne jeho komponenty nevyhovujú v skúškach stanovených v bode 8.3.5.
- 9.2. Ak niektorá zo zmluvných strán dohody uplatňujúcich tento predpis odníme typové schválenie, ktorú predtým udelila, ihneď o tom informuje ostatné strany dohody uplatňujúce tento predpis prostredníctvom oznamovacieho formulára, ktorého vzor je uvedený v prílohe 1 (časť 1 alebo 2) k tomuto predpisu.
10. DEFINITÍVNE ZASTAVENIE VÝROBY
- Ak držiteľ typového schválenia úplne zastaví výrobu typu vozidla/REESS schváleného v súlade s týmto predpisom, informuje o tejto skutočnosti schvaľovací úrad, ktorý typové schválenie udelil. Po prijatí príslušného oznámenia tento úrad informuje o tejto skutočnosti ostatné zmluvné strany dohody z roku 1958, ktoré uplatňujú tento predpis, prostredníctvom oznamovacieho formulára, ktorého vzor je uvedený v prílohe 1 (časť 1 alebo 2) k tomuto predpisu.
11. NÁZVY A ADRESY TECHNICKÝCH SLUŽIEB ZODPOVEDNÝCH ZA VYKONÁVANIE SCHVALOVACÍCH SKÚŠOK A NÁZVY A ADRESY SCHVALOVACÍCH ÚRADOV
- Zmluvné strany dohody z roku 1958, ktoré uplatňujú tento predpis, oznámia sekretariátu Organizácie Spojených národov názvy a adresy technických služieb zodpovedných za vykonávanie schvaľovacích skúšok a názvy a adresy schvaľovacích úradov, ktoré udeľujú typové schválenie a ktorým sa majú posilať osvedčenia o typovom schválení alebo oznámenia o jeho rozšírení, zamietnutí alebo odňatí, prípadne o definitívnom zastavení výroby vydané v iných krajinách.
-

PRÍLOHA 1

ČASŤ 1

Oznámenie

[Maximálny formát: A4 (210 × 297 mm)]



Vydal:

Názov schvaľovacieho úradu:

.....

.....

.....

týkajúce sa ⁽²⁾: udelenia typového schválenia
 rozšírenia typového schválenia
 zamietnutia typového schválenia
 odňatia typového schválenia
 definitívneho zastavenia výroby

pre typ vozidla vzhľadom na jeho elektrickú bezpečnosť podľa predpisu č. 136

Typové schválenie č.: Rozšírenie č.:

1. Obchodné meno alebo značka vozidla:
2. Typ vozidla:
3. Kategória vozidla:
4. Názov a adresa výrobcu:
5. Prípadne názov a adresa zástupcu výrobcu:
6. Opis vozidla:
- 6.1. Typ REESS:
- 6.1.1. Schvaľovacie číslo REESS alebo opis REESS ⁽²⁾
- 6.2. Pracovné napätie:
- 6.3. Hnací systém (napríklad hybridný, elektrický):
7. Vozidlo predložené na typové schválenie dňa:
8. Technická služba zodpovedná za vykonanie schvaľovacích skúšok:
9. Dátum skúšobného protokolu vydaného touto službou:
10. Číslo skúšobného protokolu vydaného touto službou:
11. Umiestnenie značky typového schválenia:
12. Dôvody (prípadného) rozšírenia typového schválenia ⁽²⁾:
13. Typové schválenie udelené/rozšírené/zamietnuté/odňaté ⁽²⁾:
14. Miesto:
15. Dátum:
16. Podpis:
17. Dokumenty priložené k žiadosti o typové schválenie alebo rozšírenie sú k dispozícii na požiadanie.

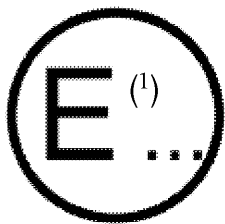
⁽¹⁾ Rozlišovacie číslo krajiny, ktorá typové schválenie udelila, rozšírila, zamietla alebo odňala (pozri tiež ustanovenia o typovom schválení v predpise).

⁽²⁾ Nehodiace sa prečiarknite.

ČASŤ 2

Oznámenie

[Maximálny formát: A4 (210 × 297 mm)]



Vydal:

Názov schvaľovacieho úradu:

.....

.....

.....

týkajúce sa ⁽²⁾: udelenia typového schválenia
 rozšírenia typového schválenia
 zamietnutia typového schválenia
 odňatia typového schválenia
 definitívneho zastavenia výroby

pre typ REESS ako komponentu/samostatnej technickej jednotky ⁽²⁾ podľa predpisu č. 136

Typové schválenie č.: Rozšírenie č.:

1. Obchodné meno alebo ochranná známka REESS:
2. Typ REESS:
3. Názov a adresa výrobcu:
4. Prípadne názov a adresa zástupcu výrobcu:
5. Opis REESS:
6. Montážne obmedzenia týkajúce sa REESS:
7. REESS predložené na schválenie dňa:
8. Technická služba zodpovedná za vykonanie schvaľovacích skúšok:
9. Dátum skúšobného protokolu vydaného touto službou:
10. Číslo skúšobného protokolu vydaného touto službou:
11. Umiestnenie značky typového schválenia:
12. Dôvody (prípadného) rozšírenia typového schválenia ⁽²⁾:
13. Typové schválenie udelené/rozšírené/zamietnuté/odňaté ⁽²⁾:
14. Miesto:
15. Dátum:
16. Podpis:
17. Dokumenty priložené k žiadosti o typové schválenie alebo rozšírenie sú na požiadanie k dispozícii.

⁽¹⁾ Rozlišovacie číslo krajiny, ktorá typové schválenie udelila/rozšírila/zamietla/odňala (pozri ustanovenia o typovom schválení v predpise).

⁽²⁾ Nehodí sa sa prečiarknite.

PRÍLOHA 2

USPORIADANIE ZNAČIEK TYPOVÉHO SCHVÁLENIA

VZOR A

(pozri bod 4.2 tohto predpisu)

Obrázok 1



a = min. 8 mm

Značka typového schválenia na obrázku 1 pripevnená na vozidle označuje, že príslušný typ cestného vozidla bol schválený v Holandsku (E 4) podľa predpisu č. 136 a pod schvaľovacím číslom 002492. Prvé dve číslice schvaľovacieho čísla udávajú, že typové schválenie bolo udelené v súlade s požiadavkami predpisu č. 136 v jeho pôvodnom znení.

Obrázok 2

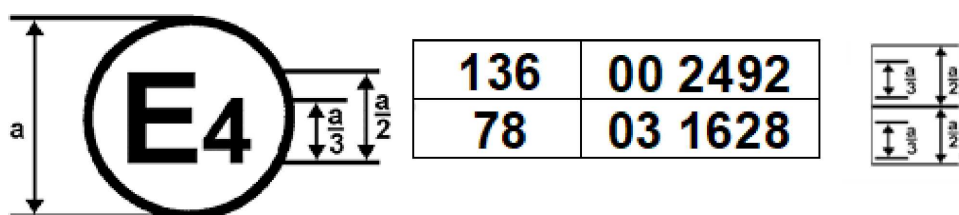


a = min. 8 mm

Značka typového schválenia na obrázku 2 pripevnená na REESS označuje, že príslušný typ REESS („ES“) bol schválený v Holandsku (E 4) podľa predpisu č. 136 a pod schvaľovacím číslom 002492. Prvé dve číslice schvaľovacieho čísla udávajú, že typové schválenie bolo udelené v súlade s požiadavkami predpisu č. 136 v jeho pôvodnom znení.

VZOR B

(pozri bod 4.5 tohto predpisu)



a = min. 8 mm

Uvedená značka typového schválenia pripevnená k vozidlu označuje, že príslušné cestné vozidlo bolo typovo schválené v Holandsku (E4) podľa predpisov č. 136 a 78 ⁽¹⁾. Schvaľovacie číslo označuje, že v čase udelenia príslušných typových schválení bol predpis č. 136 vo svojom pôvodnom znení a predpis č. 78 bol zmenený sériou zmien 03.

⁽¹⁾ Druhé číslo sa uvádza len ako príklad.

PRÍLOHA 3

OCHRANA PRED PRIAMYM KONTAKTOM S ČASŤAMI POD NAPÄTÍM**1. PRÍSTUPOVÉ SONDY**

Prístupové sondy na overenie ochrany osôb pred prístupom k častiam pod napätím sú uvedené v tabuľke 1.

2. SKÚŠOBNÉ PODMIENKY

Prístupová sonda je do každého otvoru v kryte vtláčaná silou špecifikovanou v tabuľke 1. Ak sa sonde podarí čiastočne alebo úplne vniknúť dovnútra, umiestni sa v každej mozgnej polohe, no zarážková plocha sondy však pritom v žiadnom prípade nesmie cez daný otvor preniknúť.

Vnútorne bariéry sa považujú za súčasť krytu.

Zdroj nízkeho napätia (minimálne 40 V a maximálne 50 V) v sérii s vhodným svietidlom by sa mal, ak je to potrebné, zapojiť medzi sondu a časti pod napätím vnútri bariéry alebo krytu.

Metóda využívajúca signalizačný obvod by sa mala použiť aj pri skúškach na pohyblivých častiach pod napätím vysokonapäťového zariadenia.

Ak je to možné, vnútorné pohyblivé časti sa môžu prevádzkovať pomaly.

3. PODMIENKY PRIJATELNOSTI

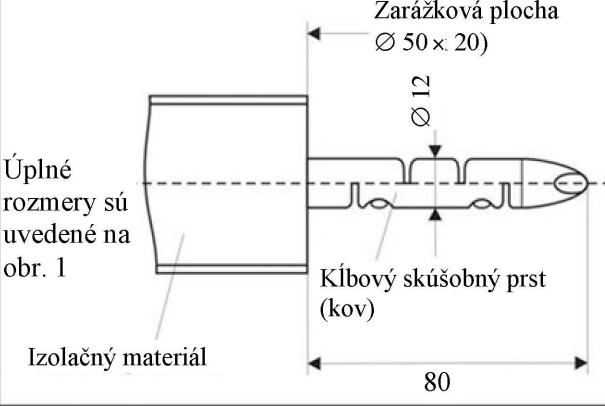
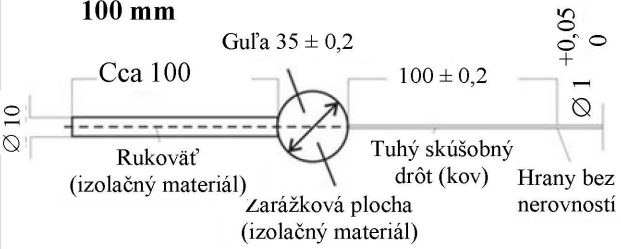
Prístupová sonda sa nesmie dotknúť častí pod napätím.

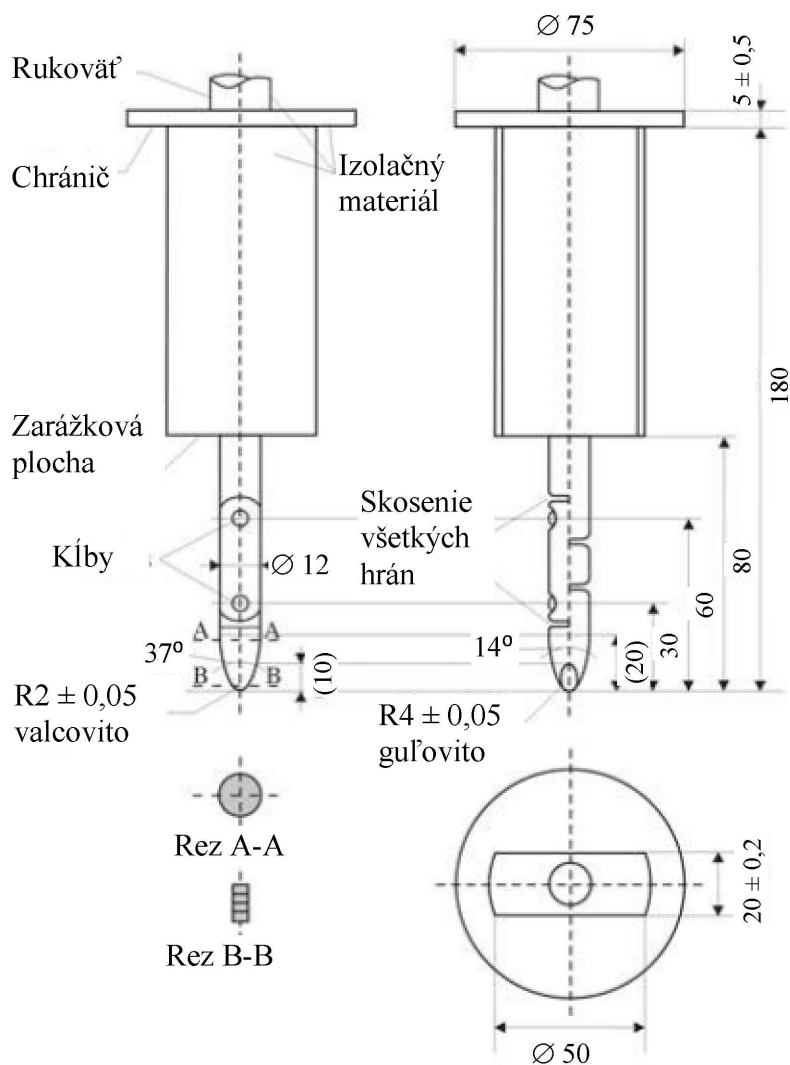
Ak sa táto požiadavka overuje signalizačným obvodom medzi sondou a časťami pod napätím, svietidlo sa nesmie rozsvietiť.

V prípade skúšky pre stupeň ochrany IPXXB kľbový skúšobný prst môže vniknúť až do 80 mm svojej dĺžky, no zarážková plocha (priemer 50 × 20 mm) nesmie prejsť cez daný otvor. Skúška sa začína z priamej polohy skúšobného prsta, postupne sa oba jeho kĺby ohýbajú, každý až do 90° uhla vzhľadom na os priľahlej časti prsta, a prst sa umiestni do každej mozgnej polohy.

V prípade skúšok pre stupeň ochrany IPXXD môže prístupová sonda preniknúť v celej svojej dĺžke, avšak jej zarážková plocha cez daný otvor prejsť nesmie.

Prístupové sondy používané pri skúškach na ochranu osôb pred prístupom k nebezpečným častiam

Prvá číslca	Ďalšie písmeno	Prístupová sonda (rozmery v mm)	Skúšobná sila
2	B	Kľbový skúšobný prst  Úplné rozmery sú uvedené na obr. 1 Izolačný materiál Zarážková plocha Ø 50 x 20) Ø 12 Kľbový skúšobný prst (kov) 80	10 N ± 10 %
4, 5, 6	D	Skúšobný drôt priemeru 1,0 mm, dĺžky 100 mm  Gul'a 35 ± 0,2 Cca 100 Ø 10 Rukoväť (izolačný materiál) Zarážková plocha (izolačný materiál) 100 ± 0,2 Tuhý skúšobný drôt (kov) Hrany bez nerovností Ø 1 +0,05 0	1 N ± 10 %

Kľbový skúšobný prst

Materiál: kov, pokiaľ nie je uvedené inak

Dĺžkové rozmery v milimetroch

Tolerancie rozmerov sa uvádzajú bez špecifickej tolerancie:

a) v prípade uhlov: 0/−10°;

b) v prípade dĺžkových rozmerov: do 25 mm: 0/− 0,05 mm nad 25 mm: ± 0,2 mm.

Oba kĺby musia umožniť pohyb v tej istej rovine a v rovnakom smere pod uhlom 90° s toleranciou od 0 až +10°.

PRÍLOHA 4A

METÓDA MERANIA IZOLAČNÉHO ODPORU PRE SKÚŠKY NA VOZIDLE

1. VŠEOBECNE

Izolačný odpor pre každú vysokonapäťovú zbernicu vozidla sa meria alebo sa stanoví výpočtom pomocou nameraných hodnôt z každej časti alebo komponentu vysokonapäťovej zbernice (ďalej len „delené meranie“).

2. METÓDA MERANIA

Meranie izolačného odporu sa vykonáva zvolením vhodnej metódy merania z metód uvedených v bodoch 2.1 až 2.2 tejto prílohy v závislosti od elektrického náboja v častiach pod napätím alebo izolačného odporu atď.

Rozsah elektrického obvodu, ktorý sa má merať, sa určí vopred pomocou schém elektrického obvodu atď.

Okrem toho sa môže vykonať zmena potrebná na meranie izolačného odporu, napríklad odstránenie krytu, aby sa dalo dostať k častiam pod napätím, výkres meracích čiar, zmena v softvéri atď.

V prípade, že nie sú namerané hodnoty stabilné z dôvodu prevádzky palubného systému na monitorovanie izolačného odporu atď., môže sa vykonať potrebná zmena realizácie merania, napríklad zastavenie prevádzky príslušného zariadenia alebo jeho odstránenie. Okrem toho, ak je zariadenie odstránené, sa musí pomocou výkresov atď. dokázať, že sa izolačný odpor medzi časťami pod napätím a elektrickou kostrou nezmení.

Maximálna pozornosť sa musí venovať možnosti skratu, zásahu elektrickým prúdom atď., keďže toto overenie si môže vyžadovať priamu prevádzku vysokonapäťového obvodu.

2.1. Metóda merania s použitím napätia zo zdrojov mimo vozidla

2.1.1. Merací prístroj

Použije sa prístroj na skúšanie izolačného odporu schopný použiť jednosmerné napätie vyššie ako pracovné napätie vysokonapäťovej zbernice.

2.1.2. Metóda merania

Prístroj na skúšanie izolačného odporu sa zapojí medzi časti pod napätím a elektrickú kostru. Potom sa izolačný odpor odmeria použitím jednosmerného napätia rovnajúceho sa aspoň polovici pracovného napätia vysokonapäťovej zbernice.

Ak má systém niekoľko rozsahov napätia (napríklad z dôvodu zapojenia konvertora zvyšujúceho napätie na výstupe) v galvanicky pripojenom obvode a niektoré komponenty nevydržia pracovné napätie celého obvodu, izolačný odpor medzi týmito komponentmi a elektrickou kostrou sa môže odmerať samostatne použitím napätia rovnajúceho sa aspoň polovici ich vlastného pracovného napätia, keď sú tieto komponenty odpojené.

2.2. Metóda merania s použitím REESS vozidla ako zdroja jednosmerného napätia

2.2.1. Stav skúšaného vozidla

Vysokonapäťovou zbernicou musí prechádzať elektrický prúd z vlastného REESS vozidla a/alebo zo systému konverzie energie a úroveň napätia REESS a/alebo systému konverzie elektrickej energie musí byť počas skúšky minimálne na úrovni menovitého prevádzkového napätia uvedeného výrobcom vozidla.

2.2.2. Merací prístroj

Voltmeter použitý v tejto skúške meria hodnoty jednosmerného prúdu a jeho vnútorný odpor musí byť minimálne 10 MΩ.

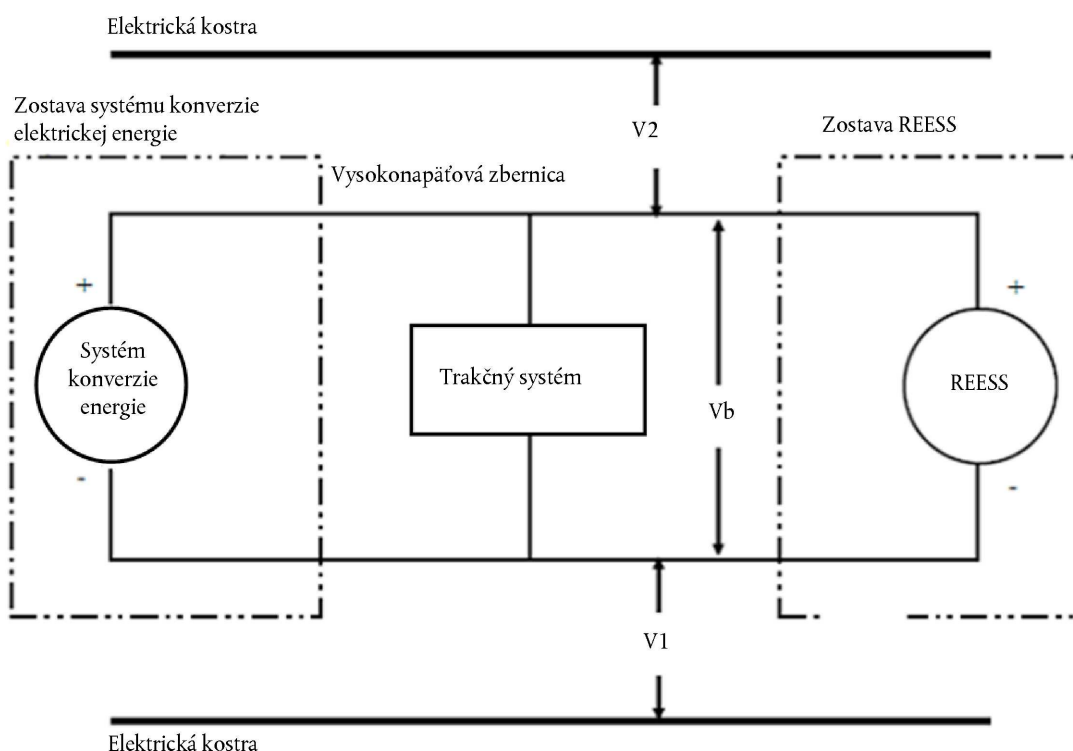
2.2.3. Metóda merania

2.2.3.1. Prvý krok

Napätie sa meria podľa zobrazenia na obrázku 1 a zaznamenáva sa napätie vysokonapäťovej zbernice (Vb). Vb musí byť rovné alebo väčšie ako menovité prevádzkové napätie REESS a/alebo systému konverzie energie, ako ho uvádza výrobca vozidla.

Obrázok 1

Meranie Vb, V1, V2



2.2.3.2. Druhý krok

Odmeria a zaznamená sa napätie (V1) medzi zápornou stranou vysokonapäťovej zbernice a elektrickou kostrou (pozri obrázok 1).

2.2.3.3. Tretí krok

Odmeria a zaznamená sa napätie (V2) medzi kladnou stranou vysokonapäťovej zbernice a elektrickou kostrou (pozri obrázok 1).

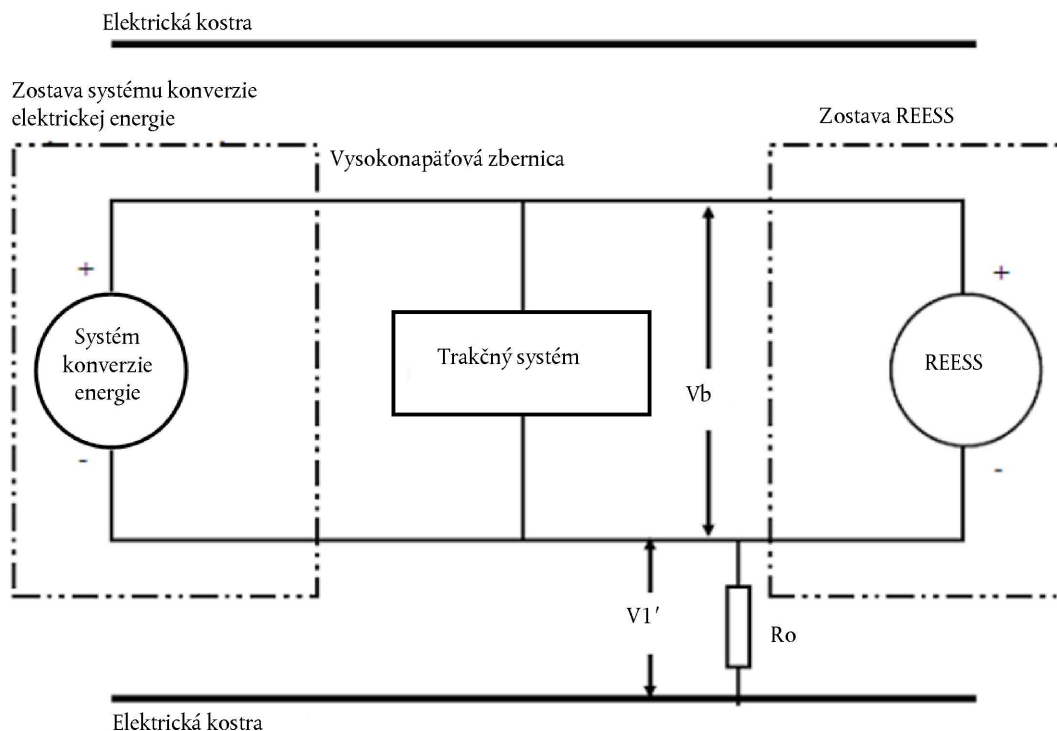
2.2.3.4. Štvrtý krok

Ak je hodnota V1 väčšia alebo sa rovná V2, medzi zápornú stranu vysokonapäťovej zbernice a elektrickú kostru sa vloží štandardný známy odpor (Ro). S nainštalovaným Ro sa odmeria napätie (V1') medzi zápornou stranou vysokonapäťovej zbernice a elektrickou kostrou (pozri obrázok 2).

Vypočíta sa hodnota elektrickej izolácie (Ri) podľa tohto vzorca:

$$R_i = R_o \times (V_b / V1' - V_b / V1) \text{ alebo } R_i = R_o \times V_b \times (1 / V1' - 1 / V1)$$

Obrázok 2
Meranie V1'

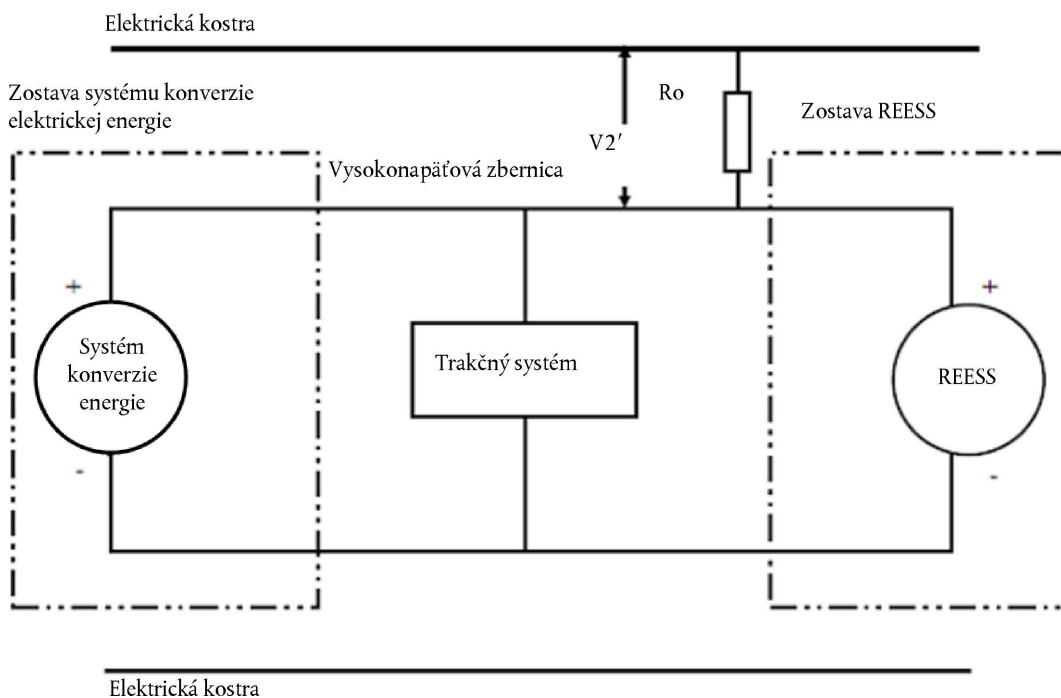


Ak je hodnota $V2$ väčšia alebo sa rovná $V1$, medzi kladnú stranu vysokonapäťovej zbernice a elektrickú kostru sa vloží štandardný známy odpor (R_o). S nainštalovaným R_o sa odmeria napätie ($V2'$) medzi kladnou stranou vysokonapäťovej zbernice a elektrickou kostrou (pozri obrázok 3). Vypočíta sa hodnota elektrickej izolácie (R_i) podľa nasledujúceho vzorca. Táto hodnota elektrickej izolácie (v Ω) sa vydolí menovitým prevádzkovým napätím vysokonapäťovej zbernice (vo voltoch).

Vypočíta sa hodnota elektrickej izolácie (R_i) podľa tohto vzorca:

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

Obrázok 3
Meranie V2'



2.2.3.5. Piaty krok

Hodnota elektrickej izolácie R_i (v Ω) vydelená pracovným napätím vysokonapäťovej zbernice (vo voltoch) je hodnota izolačného odporu (v Ω/V).

Poznámka: hodnota štandardného známeho odporu R_o (v Ω) by mala byť hodnotou minimálneho požadovaného izolačného odporu (v Ω/V) vynásobeného pracovným napätím vozidla plus/mínus 20 % (vo voltoch). Nevyžaduje sa, aby R_o bola presne táto hodnota, keďže rovnice platia pre akékoľvek R_o ; avšak hodnota R_o v tomto rozsahu by mala zabezpečiť dobré rozlíšenie na meranie napätia.

PRÍLOHA 4B

METÓDA MERANIA IZOLAČNÉHO ODPORU PRE SKÚŠKY REESS NA KOMPONENTE**1. METÓDA MERANIA**

Meranie izolačného odporu sa vykonáva zvolením vhodnej metódy merania z metód uvedených v bodoch 1.1 až 1.2 tejto prílohy v závislosti od elektrického náboja v častiach pod napätím alebo izolačného odporu atď.

Ak sa prevádzkové napätie skúšaného zariadenia (V_b, obrázok 1) nemôže merať (napríklad z dôvodu prerušenia elektrického obvodu spôsobeného činnosťou hlavných stýkačov alebo poistky), skúška sa môže vykonať s modifikovaným skúšaným zariadením, aby sa mohlo merať vnútorné napätie (pred hlavnými stýkačmi).

Tieto modifikácie nesmú mať vplyv na výsledky skúšok.

Rozsah merania elektrického obvodu sa určí vopred pomocou schém elektrického obvodu atď. Ak sú vysokonapäťové zbernice navzájom galvanicky izolované, izolačný odpor sa meria pre každý elektrický obvod.

Okrem toho sa môže vykonať zmena potrebná na meranie izolačného odporu, napríklad odstránenie krytu, aby sa dalo dostať k častiam pod napätím, výkres meracích čiar, zmena v softvéri atď.

V prípadoch, keď nie sú merané hodnoty stabilné z dôvodu činnosti systému na monitorovanie izolačného odporu atď., môže sa vykonať potrebná zmena realizácie merania, ako napríklad zastavenie prevádzky príslušného zariadenia alebo jeho odstránenie. Okrem toho, keď sa zariadenie odstráni, je potrebné pomocou výkresov atď. preukázať, že sa tým nezmení izolačný odpor medzi časťami pod napätím a uzemnením stanovený výrobcom ako bod pripojenia k elektrickej kostre, keď je inštalované na vozidle.

Maximálna pozornosť sa musí venovať možnosti skratu, zásahu elektrickým prúdom atď., keďže toto overenie si môže vyžadovať priamu prevádzku vysokonapäťového obvodu.

1.1. Metóda merania s použitím napätia z vonkajších zdrojov**1.1.1. Merací prístroj**

Použije sa prístroj na skúšanie izolačného odporu schopný použiť jednosmerné napätie vyššie ako menovité napätie skúšaného zariadenia.

1.1.2. Metóda merania

Prístroj na skúšanie izolačného odporu sa zapojí medzi časti pod napätím a uzemnenie. Potom sa meria izolačný odpor.

Ak má systém niekoľko rozsahov napätia (napríklad z dôvodu zapojenia konvertora zvyšujúceho napätie na výstupe) v galvanicky pripojenom obvode a niektoré komponenty nevydržia pracovné napätie celého obvodu, izolačný odpor medzi týmito komponentmi a uzemnením sa môže odmerať samostatne použitím napätia rovnajúceho sa aspoň polovici ich vlastného pracovného napätia, keď sú tieto komponenty odpojené.

1.2. Metóda merania s použitím skúšaného zariadenia ako zdroja jednosmerného napätia

1.2.1. Skúšobné podmienky

Úroveň napätia skúšaného zariadenia počas skúšky sa musí rovnať aspoň menovitému prevádzkovému napätiu skúšaného zariadenia.

1.2.2. Merací prístroj

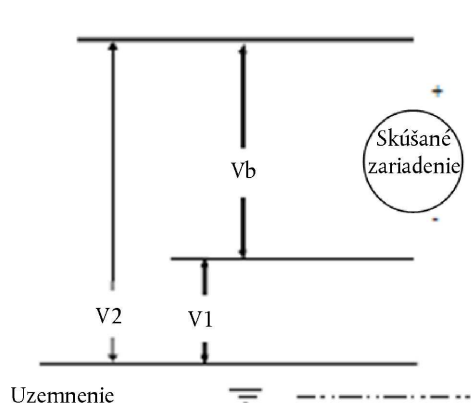
Voltmeter použitý v tejto skúške meria hodnoty jednosmerného prúdu a jeho vnútorný odpor musí byť minimálne 10 MΩ.

1.2.3. Metóda merania

1.2.3.1. Prvý krok

Napätie sa meria podľa zobrazenia na obrázku 1 a zaznamenáva sa prevádzkové napätie skúšaného zariadenia (V_b , obrázok 1). V_b musí byť rovné alebo väčšie ako menovité prevádzkové napätie skúšaného zariadenia.

Obrázok 1



1.2.3.2. Druhý krok

Odmeria a zaznamená sa napätie (V_1) medzi záporným pólom skúšaného zariadenia a uzemnením (obrázok 1).

1.2.3.3. Tretí krok

Odmeria a zaznamená sa napätie (V_2) medzi kladným pólom skúšaného zariadenia a uzemnením (obrázok 1).

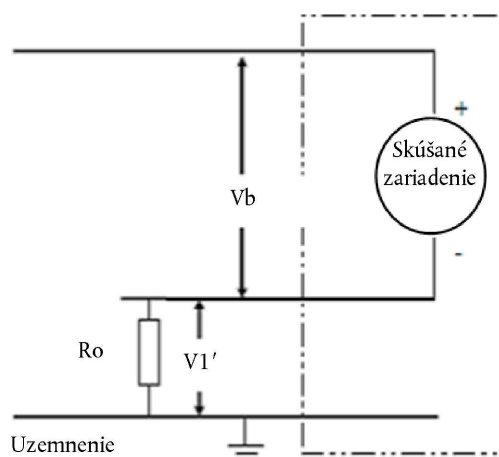
1.2.3.4. Štvrtý krok

Ak je hodnota V_1 väčšia alebo sa rovná V_2 , medzi záporný pól skúšaného zariadenia a uzemnenie sa vloží štandardný známy odpor (R_o). S nainštalovaným R_o sa odmeria napätie (V_1') medzi záporným pólom skúšaného zariadenia a uzemnením (pozri obrázok 2).

Vypočíta sa hodnota elektrickej izolácie (R_i) podľa tohto vzorca:

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

Obrázok 2

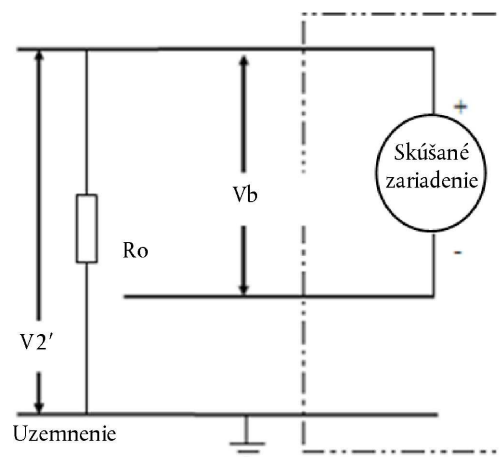


Ak je hodnota V_2 väčšia alebo sa rovná V_1 , medzi kladný pól skúšaného zariadenia a uzemnenie sa vloží štandardný známy odpor (R_o). S nainštalovaným R_o sa odmeria napätie (V_2') medzi kladným pólom skúšaného zariadenia a uzemnením (pozri obrázok 3).

Vypočíta sa hodnota elektrickej izolácie (R_i) podľa tohto vzorca:

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

Obrázok 3



1.2.3.5. Piaty krok

Hodnota elektrickej izolácie R_i (v Ω) vydelená menovitým napätím skúšaného zariadenia (vo voltoch) je hodnota izolačného odporu (v Ω/V).

Poznámka 1: hodnota štandardného známeho odporu R_o (v Ω) by mala byť hodnotou minimálneho požadovaného izolačného odporu (v Ω/V) vynásobeného menovitým napätím skúšaného zariadenia plus/mínus 20 % (vo voltoch). Nevyžaduje sa, aby R_o bola presne táto hodnota, keďže rovnice platia pre akékoľvek R_o ; avšak hodnota R_o v tomto rozsahu by mala zabezpečiť dobré rozlíšenie na meranie napätia.

PRÍLOHA 5

METÓDA POTVRDENIA FUNGOVANIA PALUBNÉHO SYSTÉMU NA MONITOROVANIE IZOLAČNÉHO ODPORU

Fungovanie palubného systému na monitorovanie izolačného odporu musí byť potvrdené touto metódou:

vloží sa odpor, ktorý nespôsobí, aby izolačný odpor medzi monitorovaným konektorom a elektrickou kostrou klesol pod minimálnu hodnotu požadovanú pre izolačný odpor. Aktivuje sa výstraha.

PRÍLOHA 6

ČASŤ 1

Základné charakteristiky cestných vozidiel alebo systémov

1. VŠEOBECNE
 - 1.1. Značka (obchodné meno výrobcu):
 - 1.2. Typ:
 - 1.3. Kategória vozidla:
 - 1.4. Obchodný názov (ak je k dispozícii):
 - 1.5. Názov a adresa výrobcu:
 - 1.6. Prípadne názov a adresa zástupcu výrobcu:
 - 1.7. Výkres a/alebo fotografia vozidla:
 - 1.8. Schvaľovacie číslo REESS:
 - 1.9. Priestor pre cestujúcich: áno/nie ⁽¹⁾:
 - 1.10. Stredový a/alebo bočný stojan: áno/nie ⁽¹⁾:
2. ELEKTRICKÝ MOTOR (TRAKČNÝ MOTOR)
 - 2.1. Typ (vinutie, budenie):
 - 2.2. Maximálny čistý výkon a/alebo maximálny 30-minútový výkon (kW):
3. REESS
 - 3.1. Obchodné meno a ochranná známka REESS:
 - 3.2. Údaje o všetkých typoch článkov:
 - 3.2.1. Chemické zloženie článku:
 - 3.2.2. Fyzické rozmery:
 - 3.2.3. Kapacita článku (Ah):
 - 3.3. Opis, výkresy alebo obrázky REESS objasňujúce tieto aspekty:
 - 3.3.1. Štruktúra:
 - 3.3.2. Usporiadanie (počet článkov, spôsob spojenia atď.):
 - 3.3.3. Rozmery:
 - 3.3.4. Puzdro (konštrukcia, materiály a fyzické rozmery):
 - 3.4. Elektrické charakteristiky:
 - 3.4.1. Menovité napätie (V):
 - 3.4.2. Pracovné napätie (V):
 - 3.4.3. Menovitá kapacita (Ah):
 - 3.4.4. Maximálny prúd (A):

- 3.5. Koeficient kombinácie plynov (%):
- 3.6. Opis, výkresy alebo obrázky inštalácie REESS vo vozidle:
- 3.6.1. Fyzické podoprenie:
- 3.7. Typ tepelnej regulácie:
- 3.8. Elektronické riadenie:
- 4. PALIVOVÝ ČLÁNOK (AK JE)
- 4.1. Obchodné meno a ochranná známka palivového článku:
- 4.2. Typ palivového článku:
- 4.3. Menovité napätie (V):
- 4.4. Počet článkov:
- 4.5. Typ chladiaceho systému (ak je):
- 4.6. Maximálny výkon (kW):
- 5. POISTKA A/ALEBO PRERUŠOVAČ OBVODU
- 5.1. Typ:
- 5.2. Schéma funkčného rozsahu:
- 6. ZVÄZOK VÝKONOVÝCH ELEKTRICKÝCH VODIČOV
- 6.1. Typ:
- 7. OCHRANA PRED ZÁSAHOM ELEKTRICKÝM PRÚDOM
- 7.1. Opis koncepcie ochrany:
- 8. DOPLŇUJÚCE ÚDAJE
- 8.1. Stručný opis inštalácie komponentov výkonového obvodu alebo výkresy/obrázky znázorňujúce umiestnenie jednotlivých komponentov výkonového obvodu:
- 8.2. Schematické zobrazenie všetkých elektrických funkčných blokov, ktoré sa nachádzajú vo výkonovom obvode:
- 8.3. Pracovné napätie (V):
- 8.4. Opisy systémov pre nízkovýkonový režim jazdy
- 8.4.1. Úrovně stavu nabitia, pri ktorých sa v systémoch aktivuje zníženie výkonu, opisy, zdôvodnenie
- 8.4.2. Opis režimu so zníženým výkonom systémov a podobných režimov, zdôvodnenie

ČASŤ 2

Základné charakteristiky REES

- 1. REESS
- 1.1. Obchodné meno a ochranná známka REESS:
- 1.2. Údaje o všetkých typoch článkov:
- 1.2.1. Chemické zloženie článku:

- 1.2.2. Fyzické rozmery:
- 1.2.3. Kapacita článku (Ah):
- 1.3. Opis, výkresy alebo obrázky REESS objasňujúce tieto aspekty:
 - 1.3.1. Štruktúra:
 - 1.3.2. Usporiadanie (počet článkov, spôsob spojenia atď.):
 - 1.3.3. Rozmery:
 - 1.3.4. Puzdro (konštrukcia, materiály a fyzické rozmery):
 - 1.3.5. Hmotnosť REES (kg):
- 1.4. Elektrické charakteristiky
 - 1.4.1. Menovité napätie (V):
 - 1.4.2. Pracovné napätie (V):
 - 1.4.3. Menovitá kapacita (Ah):
 - 1.4.4. Maximálny prúd (A):
- 1.5. Koeficient kombinácie plynov (%):
- 1.6. Opis, výkresy alebo obrázky inštalácie REESS vo vozidle:
 - 1.6.1. Fyzické podoprenie:
- 1.7. Typ tepelnej regulácie:
- 1.8. Elektronické riadenie:
- 1.9. Kategória vozidiel, v ktorých môže byť REESS namontovaný:

ČASŤ 3

Základné charakteristiky cestných vozidiel alebo systémov s kostrou pripojenou k elektrickým obvodom

- 1. VŠEOBECNE
 - 1.1. Značka (obchodné meno výrobcu):
 - 1.2. Typ:
 - 1.3. Kategória vozidla:
 - 1.4. Obchodný názov (ak je k dispozícii):
 - 1.5. Názov a adresa výrobcu:
 - 1.6. Prípadne názov a adresa zástupcu výrobcu:
 - 1.7. Výkres a/alebo fotografia vozidla:
 - 1.8. Schvaľovacie číslo REESS:
 - 1.9. Priestor pre cestujúcich: áno/nie (¹):
 - 1.10. Stredový a/alebo bočný stojan: áno/nie (¹):

2. REESS
- 2.1. Obchodné meno a ochranná známka REESS:
- 2.2. Chemické zloženie článku:
- 2.3. Elektrické charakteristiky:
 - 2.3.1. Menovité napätie (V):
 - 2.3.2. Menovitá kapacita (Ah):
 - 2.3.3. Maximálny prúd (A):
- 2.4. Koeficient kombinácie plynov (%):
- 2.5. Opis, výkresy alebo obrázky inštalácie REESS vo vozidle:
3. DOPLŇUJÚCE ÚDAJE
- 3.1. Pracovné napätie (V) elektrického obvodu so striedavým prúdom:
- 3.2. Pracovné napätie (V) elektrického obvodu s jednosmerným prúdom:

(¹) Nehodiace sa prečiarknite.

PRÍLOHA 7

STANOVENIE EMISÍ VODÍKA POČAS POSTUPOV NABÍJANIA REESS

1. ÚVOD

V tejto prílohe je opísaný postup stanovenia emisií vodíka počas postupov nabíjania REESS všetkých cestných vozidiel podľa bodu 5.4 tohto predpisu.

2. OPIS SKÚŠKY

Skúška na stanovenie emisií vodíka (obrázok 7.1 v tejto prílohe) sa vykoná s cieľom stanoviť emisie vodíka počas postupov nabíjania REESS nabíjačkou. Skúška sa skladá z týchto krokov:

- a) príprava vozidla/REESS;
- b) vybitie REESS;
- c) stanovenie emisií vodíka pri normálnom nabíjaní;
- d) stanovenie emisií vodíka počas nabíjania pri poruche nabíjačky.

3. SKÚŠKY

3.1. Skúška na vozidle

3.1.1. Vozidlo musí byť v dobrom technickom stave a musí počas siedmich dní pred skúškou najazdiť aspoň 300 km. Vozidlo musí byť vybavené REESS podrobeným počas tohto obdobia skúške na stanovenie emisií vodíka.

3.1.2. Ak sa REESS používa pri teplote vyššej než teplota okolia, musí prevádzkovateľ dodržiavať postup daný výrobcom s cieľom zachovať teplotu REESS v normálnom prevádzkovom rozsahu.

Zástupca výrobcu musí byť schopný potvrdiť, že systém kondicionovania teploty REESS nie je poškodený a ani jeho funkčnosť nie je znížená.

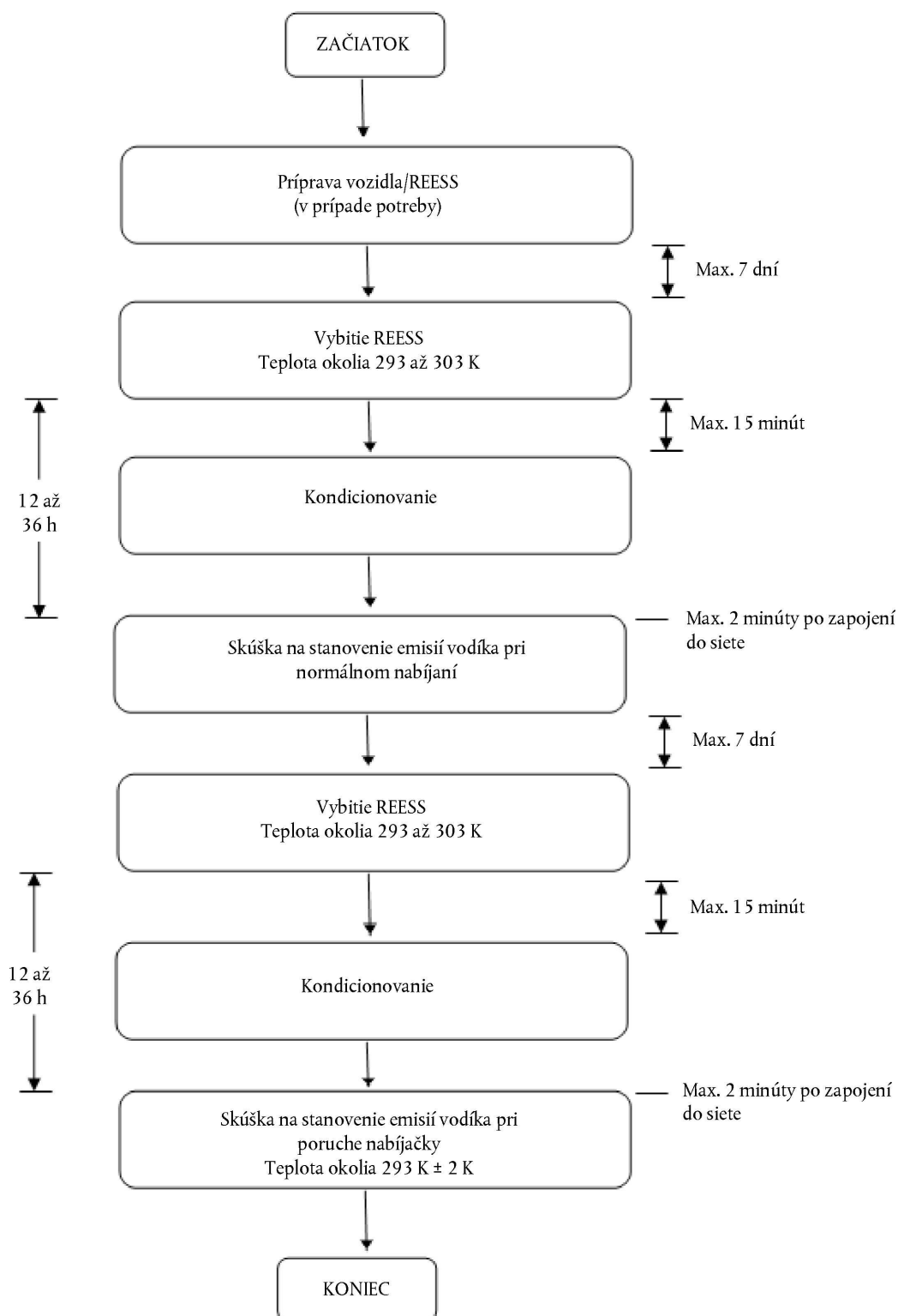
3.2. Skúška na komponente

3.2.1. REESS musí byť v dobrom technickom stave a musí sa podrobiť minimálne 5 štandardným cyklom (podľa doplnku 1 k prílohe 8).

3.2.2. Ak sa REESS používa pri teplote vyššej než teplota okolia, musí prevádzkovateľ dodržiavať postup daný výrobcom s cieľom zachovať teplotu REESS v jeho normálnom prevádzkovom rozsahu.

Zástupca výrobcu musí byť schopný potvrdiť, že systém kondicionovania teploty REESS nie je poškodený a ani jeho funkčnosť nie je znížená.

Obrázok 7.1

Stanovenie emisií vodíka počas postupov nabíjania REESS

4. SKÚŠOBNÉ VYBAVENIE NA SKÚŠKU NA STANOVENIE EMISÍ VODÍKA

4.1. Komora na meranie emisií vodíka

Komoru na meranie emisií vodíka musí tvoriť plynotesná meracia komora, do ktorej je možné umiestniť vozidlo/REESS pri skúške. Vozidlo/REESS musí byť prístupné zo všetkých strán a komora, keď je utesnená, musí byť plynosná v súlade s doplnkom 1 k tejto prílohe. Vnútroškový povrch komory musí byť nepriepustný a nesmie reagovať s vodíkom. Systém kondicionovania teploty musí byť schopný regulovať teplotu vzduchu vnútri komory tak, aby bola počas trvania skúšky udržiavaná predpísaná teplota s priemernou toleranciou ± 2 K.

Na prispôsobenie sa zmenám objemu v dôsledku emisií vodíka v komore sa môže použiť skúšobné zariadenie s premenlivým objemom alebo iné skúšobné zariadenie. Komora s premenlivým objemom sa zväčšuje a zmenšuje v závislosti od emisií vodíka v komore. Dva možné spôsoby prispôsobenia sa zmenám vnútorného objemu sú posuvné panely alebo konštrukcia mečov, keď sa v komore nafukujú a vyfukujú nepriedušné vaky podľa vnútorných zmien tlaku výmenou vzduchu zvonku komory. Všetky konštrukcie na prispôsobenie objemu musia zachovávať celistvosť komory, ako je uvedené v doplnku 1 k tejto prílohe.

Všetky metódy prispôsobenia objemu musia obmedziť rozdiel medzi vnútorným tlakom v komore a barometrickým tlakom na maximálne ± 5 hPa.

Komora sa musí dať zablokovat' pri stanovenom objeme. Komora s premenlivým objemom musí byť schopná prispôbiť sa zmenám zo svojho „menovitého objemu“ (pozri bod 2.1.1 doplnku 1 k prílohe 7) s ohľadom na emisie vodíka počas skúšky.

4.2. Analytické systémy

4.2.1. Analyzátor vodíka

4.2.1.1. Atmosféra v komore sa monitoruje analyzátorom vodíka (elektrochemický detektor) alebo chromatografom so zisťovaním tepelnej vodivosti. Vzorka plynu sa odoberie zo stredu jednej bočnej steny alebo strechy komory a akýkoľvek obtok plynu sa musí vrátiť späť do komory, pokiaľ možno do bodu bezprostredne za zmiešavacím ventilátorom.

4.2.1.2. Analyzátor vodíka musí mať čas odozvy, ktorý je potrebný na zistenie 90 % konečného údaj, kratší než 10 sekúnd. Jeho stabilita musí byť v časovom úseku 15 minút merania pre všetky meracie rozsahy lepšia než 2 % celkového rozsahu stupnice pri nulovej hodnote a pri 80 ± 20 % celkového rozsahu stupnice.

4.2.1.3. Opakovateľnosť analyzátora vyjadrená ako jedna štandardná odchýlka musí byť pri všetkých použitých rozsahoch lepšia než 1 % celkového rozsahu stupnice pri nulovej hodnote a pri 80 ± 20 % celkového rozsahu stupnice.

4.2.1.4. Meracie rozsahy analyzátora sa vyberú tak, aby poskytovali najlepšie rozlíšenie pri postupoch merania, kalibrácie a kontroly tesnosti.

4.2.2. Systém zaznamenávania údajov analyzátora vodíka

Analyzátor vodíka musí byť vybavený zariadením na zaznamenávanie elektrického výstupného signálu aspoň raz za 1 minútu. Systém zaznamenávania údajov musí mať prevádzkové charakteristiky aspoň rovnocenné signálu, ktorý sa zaznamenáva, a musí zabezpečiť nepretržitý záznam výsledkov. Záznam musí jasne ukázať začiatok a koniec skúšky pri normálnom nabíjaní a pri nabíjaní pri poruche nabíjačky.

4.3. Zaznamenávanie teploty

4.3.1. Teplota v komore sa zaznamená v dvoch bodoch pomocou snímačov teploty, ktoré sú prepojené tak, aby ukazovali strednú hodnotu. Meracie body sa nachádzajú v komore približne 0,1 m od vertikálnej stredovej osi každej bočnej steny vo výške $0,9 \pm 0,2$ m.

4.3.2. Teploty v blízkosti článkov sa zaznamenávajú pomocou snímačov.

- 4.3.3. Teploty sa počas celého merania emisií vodíka musia zaznamenať aspoň raz za minútu.
- 4.3.4. Presnosť systému zaznamenávania teplôt musí byť v rozmedzí $\pm 1,0$ K a teplota musí byť rozlíšiteľná na $\pm 0,1$ K.
- 4.3.5. Systém záznamu alebo spracovania údajov musí byť schopný rozlíšiť čas s presnosťou ± 15 sekúnd.
- 4.4. Zaznamenávanie tlaku
- 4.4.1. Rozdiel D_p medzi barometrickým tlakom v skúšobnej oblasti a vnútorným tlakom v komore sa počas meraní emisií vodíka zaznamená aspoň raz za minútu.
- 4.4.2. Presnosť systému zaznamenávania tlaku musí byť v rozmedzí ± 2 hPa a tlak sa musí dať rozlíšiť s presnosťou $\pm 0,2$ hPa.
- 4.4.3. Systém záznamu alebo spracovania údajov musí byť schopný rozlíšiť čas s presnosťou ± 15 sekúnd.
- 4.5. Zaznamenávanie napätia a intenzity prúdu
- 4.5.1. Napätie nabíjačky a intenzita prúdu (akumulátora) sa počas meraní emisií vodíka zaznamená s frekvenciou aspoň raz za minútu.
- 4.5.2. Presnosť systému zaznamenávania napätia musí byť v rozmedzí ± 1 V a napätie sa musí dať rozlíšiť s presnosťou $\pm 0,1$ V.
- 4.5.3. Presnosť systému zaznamenávania intenzity prúdu musí byť v rozmedzí $\pm 0,5$ A a intenzita prúdu sa musí dať rozlíšiť s presnosťou $\pm 0,05$ A.
- 4.5.4. Systém záznamu alebo spracovania údajov musí byť schopný rozlíšiť čas s presnosťou ± 15 sekúnd.
- 4.6. Ventilátory
- Aby sa vzduch mohol dôkladne premiešať, musí byť komora vybavená jedným alebo viacerými ventilátormi alebo dúchadlami s možným prietokom $0,1$ až $0,5$ m³/s. Počas meraní v komore sa musí dať dosiahnuť rovnomerná teplota a koncentrácia vodíka. Vozidlo v komore nesmie byť vystavené priamemu prúdu vzduchu z ventilátorov alebo dúchadiel.
- 4.7. Plyny
- 4.7.1. Na kalibráciu a činnosť musia byť k dispozícii tieto čisté plyny:
- a) čistý syntetický vzduch (čistota < 1 ppm ekvivalentu C_1 ; < 1 ppm CO; < 400 ppm CO₂; $< 0,1$ ppm NO); obsah kyslíka od 18 do 21 % objemu;
 - b) vodík (H₂), minimálna čistota 99,5 %.
- 4.7.2. Kalibračné plyny a plyny na stanovenie meracieho rozsahu musia obsahovať zmes vodíka (H₂) a čistého syntetického vzduchu. Skutočné koncentrácie kalibračného plynu musia byť v rozmedzí ± 2 % menovitých hodnôt. Pri použití rozdeľovača plynov sa získané zriedené plyny určia s presnosťou ± 2 % menovitej hodnoty. Koncentrácie uvedené v doplnku 1 sa môžu dosiahnuť aj pomocou rozdeľovača plynov používajúceho syntetický vzduch ako riediaci plyn.
5. SKÚŠOBNÝ POSTUP
- Skúška pozostáva z týchto piatich krokov:
- a) príprava vozidla/REESS;
 - b) vybitie REESS;
 - c) stanovenie emisií vodíka pri normálnom nabíjaní;

- d) vybitie trakčného akumulátora;
- e) stanovenie emisií vodíka počas nabíjania pri poruche nabíjačky.

Ak sa musí vozidlo/REESS medzi dvoma krokmi premiestniť, odtlačí sa do oblasti nasledujúcej skúšky.

5.1. Skúška na vozidle

5.1.1. Príprava vozidla

Musí sa skontrolovať starnutie REESS za predpokladu, že vozidlo najazdilo aspoň 300 km v čase siedmich dní pred skúškou. Počas tohto obdobia musí byť vozidlo vybavené trakčným akumulátorom predloženým na skúšku na stanovenie emisií vodíka. Ak sa uvedená požiadavka nedá preukázať, potom sa použije tento postup.

5.1.1.1. Vybíjanie a prvé nabitie REESS

Postup začne vybitím REESS vozidla jazdou na skúšobnej dráhe konštantnou rýchlosťou 70 ± 5 % maximálnej rýchlosti vozidla počas 30 minút.

Vybíjanie sa zastaví:

- a) keď vozidlo nie je schopné jazdy rýchlosťou zodpovedajúcou 65 % maximálnej rýchlosti dosiahnutej počas 30 minút alebo
- b) ak štandardné palubné prístroje signalizujú vodičovi, že má vozidlo zastaviť, alebo
- c) po odjazdení vzdialenosti 100 km.

5.1.1.2. Prvé nabitie REESS

Nabíjanie sa vykonáva:

- a) nabíjačkou;
- b) pri teplote okolia od 293 do 303 K.

Pri tomto postupe nie sú povolené žiadne externé nabíjačky.

Kritériom pre skončenie nabíjania REESS je automatické vypnutie nabíjačky.

Tento postup zahŕňa všetky typy špeciálnych nabíjaní, ktoré sa môžu spustiť automaticky alebo manuálne, napríklad vyrovnávacie nabíjanie alebo nabíjanie pri údržbe.

5.1.1.3. Postup uvedený v bodoch 5.1.1.1 až 5.1.1.2 sa opakuje dvakrát.

5.1.2. Vybitie REESS

REESS sa vybíja jazdou na skúšobnej dráhe konštantnou rýchlosťou 70 ± 5 % maximálnej rýchlosti vozidla počas 30 minút.

Vybitie sa zastaví:

- a) ak štandardné palubné prístroje signalizujú vodičovi, že má vozidlo zastaviť, alebo
- b) ak je maximálna rýchlosť vozidla nižšia než 20 km/h.

5.1.3. Kondicionovanie

Do 15 minút po skončení vybíjania opísaného v bode 5.2 sa vozidlo odstaví v priestore, v ktorom sa kondicionuje. Vozidlo parkuje minimálne 12 hodín a maximálne 36 hodín, medzi koncom vybitia trakčného akumulátora a začiatkom skúšky na stanovenie emisií vodíka počas normálneho nabíjania. Počas tohto obdobia sa vozidlo kondicionuje pri teplote 293 ± 2 K.

5.1.4. Skúška na stanovenie emisií vodíka pri normálnom nabíjaní

- 5.1.4.1. Pred skončením kondicionovania sa meracia komora niekoľko minút vetrá, až kým sa nedosiahne stabilné vodíkové pozadie. V tomto čase sa v komore zapnú aj zmiešavacie ventilátory.
- 5.1.4.2. Bezprostredne pred skúškou sa vodíkový analyzátor vynuluje a nastaví sa merací rozsah.
- 5.1.4.3. Na konci kondicionovania sa skúšobné vozidlo s vypnutým motorom, otvoreným vekom batožinového priestoru a oknami premiestni do meracej komory.
- 5.1.4.4. Vozidlo sa napojí na hlavný zdroj elektrickej energie. REESS sa nabíja podľa postupu normálneho nabíjania uvedeného v bode 5.1.4.7.
- 5.1.4.5. Dvere komory sa zavrú a plynotesne utesnia do dvoch minút od elektrického spustenia postupu normálneho nabíjania.
- 5.1.4.6. Na účely skúšky na stanovenie emisií vodíka sa za začiatok normálneho nabíjania považuje okamih, keď je komora utesnená. Meria sa koncentrácia vodíka, teplota a barometrický tlak ako počiatočné hodnoty C_{H_2} , T_i a P_i pre skúšku pri normálnom nabíjaní.

Tieto hodnoty sa použijú na výpočet emisií vodíka (bod 6 tejto prílohy). Okolitá teplota komory T nesmie byť nižšia než 291 K a vyššia než 295 K počas normálneho nabíjania.

5.1.4.7. Postup normálneho nabíjania

Normálne nabíjanie sa vykoná vhodnou nabíjačkou a pozostáva z týchto krokov:

- a) nabíjanie pri konštantnom výkone počas časového úseku t_1 ;
- b) nadmerné nabitie konštantným prúdom počas časového úseku t_2 . Intenzitu nadmerného nabitia stanoví výrobca a zodpovedá intenzite použitej pri vyrovňavacom nabíjaní.

Kritériom skončenia nabíjania REESS je automatické skončenie nabíjania nabíjačkou v čase nabíjania $t_1 + t_2$. Tento čas nabíjania sa obmedzí na $t_1 + 5$ h, dokonca aj v prípade jednoznačnej signalizácie vodičovi pomocou štandardných prístrojov, že akumulátor ešte nie je úplne nabitý.

5.1.4.8. Bezprostredne pred koncom skúšky sa vodíkový analyzátor vynuluje a nastaví sa merací rozsah.

- 5.1.4.9. Odber vzoriek sa skončí v čase $t_1 + t_2$ alebo $t_1 + 5$ h od začiatku prvého odberu vzoriek, ako je uvedené v bode 5.1.4.6 tejto prílohy. Zaznamenajú sa jednotlivé časy. Meria sa koncentrácia vodíka, teplota a barometrický tlak ako konečné hodnoty C_{H_2f} , T_f a P_f pre skúšku pri normálnom nabíjaní, ktoré sa použijú na výpočet podľa bodu 6 tejto prílohy.

5.1.5. Skúška na stanovenie emisií vodíka pri poruche nabíjačky

- 5.1.5.1. Najneskôr do siedmich dní po dokončení predchádzajúcej skúšky sa začne postup vybitím REESS vozidla podľa bodu 5.1.2 tejto prílohy.
- 5.1.5.2. Zopakujú sa kroky postupu podľa bodu 5.1.3 tejto prílohy.
- 5.1.5.3. Pred skončením kondicionovania sa meracia komora niekoľko minút vetrá, až kým sa nedosiahne stabilné vodíkové pozadie. V tomto čase sa v komore zapnú aj zmiešavacie ventilátory.
- 5.1.5.4. Bezprostredne pred skúškou sa vodíkový analyzátor vynuluje a nastaví sa merací rozsah.
- 5.1.5.5. Na konci kondicionovania sa skúšobné vozidlo s vypnutým motorom, otvoreným vekom batožinového priestoru a oknami premiestni do meracej komory.

- 5.1.5.6. Vozidlo sa napojí na hlavný zdroj elektrickej energie. REESS sa nabíja podľa postupu nabíjania pri poruche uvedeného v bode 5.1.5.9.
- 5.1.5.7. Dvere komory sa zavrú a plynotesne utesnia do dvoch minút od elektrického spustenia postupu nabíjania pri poruche.
- 5.1.5.8. Na účely skúšky na stanovenie emisií vodíka sa nabíjanie pri poruche začne vtedy, keď je komora utesnená. Meria sa koncentrácia vodíka, teplota a barometrický tlak ako počiatočné hodnoty C_{H_2} , T_i a P_i pre skúšku nabíjania pri poruche.

Tieto hodnoty sa použijú na výpočet emisií vodíka (bod 6 tejto prílohy). Počas nabíjania pri poruche nesmie byť teplota okolia komory T nižšia než 291 K a vyššia než 295 K.

5.1.5.9. Postup nabíjania pri poruche

Nabíjanie pri poruche sa vykoná vhodnou nabíjačkou a pozostáva z týchto krokov:

- nabíjanie pri konštantnom výkone počas časového úseku t_1 ;
- nabíjanie pri maximálnom prúde počas 30 minút podľa odporúčania výrobcu. Počas tejto fázy nabíjačka dodáva maximálny prúd podľa odporúčania výrobcu.

5.1.5.10. Bezprostredne pred koncom skúšky sa vodíkový analyzátor vynuluje a nastaví sa merací rozsah.

5.1.5.11. Koniec doby skúšky nastáva v čase $t'_1 + 30$ minút od začiatku prvého odberu vzoriek, ako je špecifikované v bode 5.1.5.8. Zaznamenajú sa jednotlivé uplynuté časy. Meria sa koncentrácia vodíka, teplota a barometrický tlak ako konečné hodnoty C_{H_2} , T_f a P_f pre skúšku nabíjania pri poruche, ktoré sa použijú na výpočet podľa bodu 6 tejto prílohy.

5.2. Skúška na komponente

5.2.1. Príprava REESS

Musí sa skontrolovať starnutie REESS, aby sa potvrdilo, že REESS vykonal aspoň 5 štandardných cyklov (podľa doplnku 1 k prílohe 8).

5.2.2. Vybitie REESS

REESS sa vybíja pri 70 ± 5 % menovitého výkonu systému.

Vybíjanie sa ukončí, keď sa dosiahne minimálny stav nabitia stanovený výrobcom.

5.2.3. Kondicionovanie

Do 15 minút po skončení vybíjania REESS opísaného v bode 5.2.2 a pred začiatkom skúšky na stanovenie emisií vodíka sa REESS minimálne 12 hodín a maximálne 36 hodín kondicionuje pri teplote 293 ± 2 K.

5.2.4. Skúška na stanovenie emisií vodíka pri normálnom nabíjaní

5.2.4.1. Pred skončením kondicionovania REESS sa meracia komora niekoľko minút vetrá, až kým sa nedosiahne stabilné vodíkové pozadie. V tomto čase sa v komore zapnú aj zmiešavacie ventilátory.

5.2.4.2. Bezprostredne pred skúškou sa vodíkový analyzátor vynuluje a nastaví sa merací rozsah.

5.2.4.3. Na konci kondicionovania sa REESS premiestni do meracej komory.

5.2.4.4. REESS sa nabíja v súlade s postupom normálneho nabíjania uvedeným v bode 5.2.4.7.

- 5.2.4.5. Dvere komory sa zavrú a plynotesne utesnia do dvoch minút od elektrického spustenia postupu normálneho nabíjania.
- 5.2.4.6. Na účely skúšky na stanovenie emisií vodíka sa za začiatok normálneho nabíjania považuje okamih, keď je komora utesnená. Meria sa koncentrácia vodíka, teplota a barometrický tlak ako počiatočné hodnoty C_{H_2} , T_i a P_i pre skúšku pri normálnom nabíjaní.

Tieto hodnoty sa použijú na výpočet emisií vodíka (bod 6 tejto prílohy). Okolitá teplota komory T nesmie byť nižšia než 291 K a vyššia než 295 K počas normálneho nabíjania.

5.2.4.7. Postup normálneho nabíjania

Normálne nabíjanie sa vykoná vhodnou nabíjačkou a pozostáva z týchto krokov:

- nabíjanie pri konštantnom výkone počas časového úseku t_1 ;
- nadmerné nabitie konštantným prúdom počas časového úseku t_2 . Intenzitu nadmerného nabitia stanoví výrobca a zodpovedá intenzite použitej pri vyrovnávacom nabíjaní.

Kritériom skončenia nabíjania REESS je automatické skončenie nabíjania nabíjačkou v čase nabíjania $t_1 + t_2$. Tento čas nabíjania sa obmedzí na $t_1 + 5$ h, dokonca aj v prípade jednoznačnej signalizácie vodičovi príslušnými prístrojmi, že REESS ešte nie je úplne nabitý.

- 5.2.4.8. Bezprostredne pred koncom skúšky sa vodíkový analyzátor vynuluje a nastaví sa merací rozsah.
- 5.2.4.9. Odber vzoriek sa skončí v čase $t_1 + t_2$ alebo $t_1 + 5$ h od začiatku prvého odberu vzoriek, ako bolo uvedené v bode 5.2.4.6. Zaznamenajú sa jednotlivé časy. Meria sa koncentrácia vodíka, teplota a barometrický tlak ako konečné hodnoty C_{H_2} , T_f a P_f pre skúšku pri normálnom nabíjaní, ktoré sa použijú na výpočet podľa bodu 6 tejto prílohy.
- 5.2.5. Skúška na stanovenie emisií vodíka pri poruche nabíjačky
- 5.2.5.1. Maximálne do siedmich dní po dokončení skúšky uvedenej v bode 5.2.4 sa začne skúšobný postup vybitím REESS vozidla v súlade s bodom 5.2.2.
- 5.2.5.2. Zopakujú sa kroky postupu podľa bodu 5.2.3.
- 5.2.5.3. Pred skončením kondicionovania sa meracia komora niekoľko minút vetrá, až kým sa nedosiahne stabilné vodíkové pozadie. V tomto čase sa v komore zapnú aj zmiešavacie ventilátory.
- 5.2.5.4. Bezprostredne pred skúškou sa vodíkový analyzátor vynuluje a nastaví sa merací rozsah.
- 5.2.5.5. Na konci kondicionovania sa REESS premiestni do meracej komory.
- 5.2.5.6. REESS sa nabíja podľa postupu nabíjania pri poruche uvedeného v bode 5.2.5.9.
- 5.2.5.7. Dvere komory sa zavrú a plynotesne utesnia do dvoch minút od elektrického spustenia postupu nabíjania pri poruche.
- 5.2.5.8. Na účely skúšky na stanovenie emisií vodíka sa nabíjanie pri poruche začne vtedy, keď je komora utesnená. Meria sa koncentrácia vodíka, teplota a barometrický tlak ako počiatočné hodnoty C_{H_2} , T_i a P_i pre skúšku nabíjania pri poruche.

Tieto hodnoty sa použijú na výpočet emisií vodíka (bod 6 tejto prílohy). Počas nabíjania pri poruche nesmie byť teplota okolia komory T nižšia než 291 K a vyššia než 295 K.

5.2.5.9. Postup nabíjania pri poruche

Nabíjanie pri poruche sa vykoná vhodnou nabíjačkou a pozostáva z týchto krokov:

- a) nabíjanie pri konštantnom výkone počas časového úseku t_1 ;
- b) nabíjanie pri maximálnom prúde počas 30 minút podľa odporúčania výrobcu. Počas tejto fázy nabíjačka dodáva maximálny prúd podľa odporúčania výrobcu.

5.2.5.10. Bezprostredne pred koncom skúšky sa vodíkový analyzátor vynuluje a nastaví sa merací rozsah.

5.2.5.11. Koniec doby skúšky nastáva v čase $t'_1 + 30$ minút od začiatku prvého odberu vzoriek, ako je špecifikované v bode 5.2.5.8. Zaznamenajú sa jednotlivé uplynuté časy. Meria sa koncentrácia vodíka, teplota a barometrický tlak ako konečné hodnoty C_{H2f} , T_f a P_f pre skúšku nabíjania pri poruche, ktoré sa použijú na výpočet podľa nasledujúceho bodu 6.

6. VÝPOČET

Skúšky na stanovenie emisií vodíka opísané v bode 5 umožňujú výpočet emisií vodíka z fáz normálneho nabíjania a nabíjania pri poruche. Emisie vodíka z každej z týchto fáz sa vypočítajú pomocou počiatočných a koncových koncentrácií vodíka, teplôt a tlakov v komore, spolu s čistým objemom komory.

Použije sa tento vzorec:

$$M_{H2} = k \times V \times 10^{-4} \times \left(\frac{\left(1 + \frac{V_{out}}{V}\right) \times C_{H2f} \times P_f}{T_f} - \frac{C_{H2i} \times P_i}{T_i} \right)$$

kde:

M_{H2} = hmotnosť vodíka, v gramoch;

C_{H2} = nameraná koncentrácia vodíka v komore, v ppm na celkový objem;

V = čistý objem komory v kubických metroch (m^3) korigovaný o objem vozidla s otvoreným vekom batožinového priestoru a oknami. Ak nie je určený objem vozidla, odpočíta sa objem $1,42 m^3$;

V_{out} = kompenzačný objem v m^3 pri skúšobnej teplote a tlaku;

T = teplota okolia komory, v K;

P = absolútny tlak v komore, v kPa;

k = 2,42;

kde: i predstavuje počiatočnú hodnotu;

f predstavuje koncovú hodnotu.

6.1. Výsledky skúšky

Hmotnosti emisií vodíka pre REESS sú:

M_N = hmotnosť emisií vodíka pri skúške pri normálnom nabíjaní, v gramoch

M_D = hmotnosť emisií vodíka pri skúške pri poruche nabíjania, v gramoch

DOPLNOK 1

KALIBRÁCIA ZARIADENÍ NA SKÚŠKY NA STANOVENIE EMISIÍ VODÍKA

1. FREKVENCIA A METÓDY KALIBRÁCIE

Všetky přístroje sa kalibrujú pred ich prvým použitím a potom tak často, ako je potrebné, v každom prípade však mesiac pred skúškami typového schválenia. Metódy kalibrácie, ktoré sa majú použiť, sú opísané v tomto doplnku.

2. KALIBRÁCIA KOMORY

2.1. Počiatočné stanovenie vnútorného objemu komory

2.1.1. Pred prvým použitím sa vnútorný objem komory stanoví takto:

Dôkladne sa odmerajú vnútorné rozmery komory so zreteľom na všetky nepravidelnosti, ako napríklad výstužné podpory.

Z týchto meraní sa stanoví vnútorný objem komory.

Keď teplota okolia dosiahne 293 K, komora sa zablokuje na pevnom objeme. Tento menovitý objem musí byť opakovateľný s odchýlkou $\pm 0,5$ % od vykazovanej hodnoty.

2.1.2. Čistý vnútorný objem sa stanoví odčítaním $1,42 \text{ m}^3$ od vnútorného objemu komory. Alternatívne sa môže namiesto hodnoty $1,42 \text{ m}^3$ použiť objem skúšaného vozidla s otvoreným vekom batožinového priestoru a oknami alebo objem REESS.2.1.3. Komora sa skontroluje podľa bodu 2.3 tohto doplnku. Ak sa hmotnosť vodíka líši od zavedenej hmotnosti o viac než ± 2 %, je potrebná korekcia.

2.2. Stanovenie emisií pozadia v komore

Týmto postupom sa zistí, či komora neobsahuje materiály, ktoré emitujú významné množstvá vodíka. Kontrola sa vykoná pri uvedení komory do prevádzky, po každej činnosti v komore, ktorá môže ovplyvniť emisie pozadia, minimálne však raz za rok.

2.2.1. Komora s premenlivým objemom sa môže použiť so zablokoványm alebo nezablokovaným objemom podľa bodu 2.1.1. Teplota okolia sa počas časového úseku štyroch hodín uvedeného ďalej udržiava na hodnote $293 \pm 2 \text{ K}$.

2.2.2. Komora sa môže utesniť a zmiešavacie ventilátory sa môžu uviesť do činnosti najviac na 12 hodín pred začiatkom štvorhodinového odberu vzoriek emisií pozadia.

2.2.3. Analyzátor sa kalibruje (ak je to potrebné), potom sa vynuluje a nastaví sa merací rozsah.

2.2.4. Komora sa preplachuje, kým sa nedosiahne stabilná hodnota vodíka, a zapne sa zmiešavací ventilátor, ak ešte nie je v činnosti.

2.2.5. Komora sa potom utesní a zmeria sa koncentrácia vodíka pozadia, teplota a barometrický tlak. Toto sú počiatočné hodnoty C_{H_2} , T_i a P_i použité na výpočet emisií pozadia v komore.

2.2.6. Kryt sa štyri hodiny nechá v pokoji so zapnutým zmiešavacím ventilátorom.

2.2.7. Po uplynutí tohto času sa použije ten istý analyzátor na meranie koncentrácie vodíka v komore. Odmeria sa aj teplota a barometrický tlak. Toto sú konečné hodnoty C_{H_2} , T_f a P_f .

2.2.8. Zmena hmotnosti vodíka v komore sa prepočíta na čas skúšky v súlade s bodom 2.4 tejto prílohy a nesmie prekročiť 0,5 g.

2.3. Kalibrácia a skúška zostatku vodíka v komore

Kalibráciou a skúškou zostatku vodíka v komore sa kontroluje vypočítaný objem (podľa bodu 2.1) a tiež meria prípadná miera netesnosti. Meranie miery netesnosti komory sa vykoná pri uvedení komory do prevádzky, ako aj po každej činnosti v komore, ktorá môže ovplyvniť jej neporušenosť, a minimálne raz za mesiac. Ak sa úspešne ukončilo šesť po sebe nasledujúcich mesačných kontrol komory týkajúcich sa zostatku vodíka bez nutnosti korekcie, miera netesnosti komory sa môže merať štvrťročne, až kým nie je potrebná korekcia.

- 2.3.1. Komora sa musí preplachovať, kým sa nedosiahne stabilná koncentrácia vodíka. Zapne sa zmiešavací ventilátor, ak ešte nie je v činnosti. Analyzátor vodíka sa vynuluje, kalibruje sa, ak je to potrebné, a nastaví sa merací rozsah.
- 2.3.2. Komora sa zablokuje v polohe pre menovitý objem.
- 2.3.3. Zapne sa systém na reguláciu teploty okolia (ak ešte nie je zapnutý) a nastaví sa na počiatočnú teplotu 293 K.
- 2.3.4. Keď sa teplota v komore stabilizuje na hodnotu 293 ± 2 K, komora sa utesní a zmeria sa požadovaná koncentrácia v komore, teplota a barometrický tlak. Toto sú počiatočné hodnoty C_{H2i} , T_i a P_i použité na kalibráciu komory.
- 2.3.5. Komora sa odblokuje z polohy pre menovitý objem.
- 2.3.6. Do komory sa zavedie približne 100 g vodíka. Táto hmotnosť vodíka sa odmeria s presnosťou ± 2 % nameranej hodnoty.
- 2.3.7. Obsah komory sa nechá zmiešavať päť minút a potom sa odmeria koncentrácia vodíka, teplota a barometrický tlak. Toto sú konečné hodnoty C_{H2f} , T_f a P_f na kalibráciu komory a zároveň počiatočné hodnoty C_{H2i} , T_i a P_i na kontrolu zostatku vodíka.
- 2.3.8. Na základe odčítaných hodnôt podľa bodov 2.3.4 a 2.3.7 a podľa vzorca v bode 2.4 sa vypočíta hmotnosť vodíka v komore. Táto musí byť v rozmedzí ± 2 % hmotnosti vodíka nameranej podľa bodu 2.3.6.
- 2.3.9. Obsah komory sa nechá premiešavať minimálne 10 hodín. Po uplynutí tejto doby sa odmeria a zaznamená konečná koncentrácia vodíka, teplota a barometrický tlak. Toto sú konečné hodnoty C_{H2f} , T_f a P_f na kontrolu zostatku vodíka.
- 2.3.10. Potom sa podľa vzorca v bode 2.4 vypočíta hmotnosť vodíka z hodnôt odčítaných podľa bodov 2.3.7 a 2.3.9. Táto hmotnosť sa nesmie líšiť o viac než 5 % od hmotnosti vodíka stanovenej v bode 2.3.8.

2.4. Výpočet

Výpočet čistej zmeny hmotnosti vodíka v komore sa použije na stanovenie uhl'ovodíkového pozadia v komore a miery netesnosti. Na výpočet zmeny hmotnosti sa použijú počiatočné a koncové hodnoty koncentrácie vodíka, teploty a barometrického tlaku podľa tohto vzorca.

$$M_{H2} = k \times V \times 10^{-4} \times \left(\frac{\left(1 + \frac{V_{out}}{V}\right) \times C_{H2f} \times P_f}{T_f} - \frac{C_{H2i} \times P_i}{T_i} \right)$$

kde:

M_{H2} = hmotnosť vodíka, v gramoch;

C_{H2} = nameraná koncentrácia vodíka v komore, v ppm na celkový objem;

V = objem komory v kubických metroch (m^3) meraný podľa bodu 2.1.1;

V_{out} = kompenzačný objem v m^3 pri skúšobnej teplote a tlaku;

- T = teplota okolia komory, v K;
 P = absolútny tlak v komore, v kPa;
 k = 2,42;

kde: i predstavuje počiatočnú hodnotu;

f predstavuje koncovú hodnotu.

3. KALIBRÁCIA ANALYZÁTORA VODÍKA

Analýzátor by sa mal kalibrovať pomocou vodíka so vzduchom a čisteného syntetického vzduchu. Pozri bod 4.8.2 prílohy 7.

Každý z bežne používaných prevádzkových rozsahov sa kalibruje týmto postupom:

- 3.1. Kalibračná krivka sa vytvorí pomocou minimálne piatich kalibračných bodov rozmiestnených čo najrovnomernejšie v prevádzkovom rozsahu. Menovitá koncentrácia kalibračného plynu s najvyššími koncentraciami musí dosiahnuť aspoň 80 % celkového rozsahu stupnice.
- 3.2. Metódou najmenších štvorcov sa vypočíta kalibračná krivka. Ak je výsledný polynomický stupeň vyšší než tri, potom počet kalibračných bodov sa musí rovnať najmenej číslu polynomickeho stupňa plus dva.
- 3.3. Kalibračná krivka sa nesmie líšiť o viac než 2 % od menovitej hodnoty každého kalibračného plynu.
- 3.4. Pomocou koeficientov polynómu vypočítaných podľa bodu 3.2 sa zostaví tabuľka, v ktorej je uvedená závislosť hodnôt analyzátoru od skutočných koncentrácií. Tabuľka nesmie mať stupne väčšie než 1 % celkového rozsahu stupnice. To sa vykoná pre každý kalibrovaný rozsah analyzátoru.

Táto tabuľka musí obsahovať tiež ostatné relevantné údaje, ako sú:

- a) dátum kalibrácie;
 - b) nastavovacia a nulová hodnota potenciometra (ak je k dispozícii);
 - c) menovitá stupnica;
 - d) referenčné údaje o každom použitom kalibračnom plyne;
 - e) skutočná a udaná hodnota každého použitého kalibračného plynu spolu s percentuálnymi rozdielmi;
 - f) kalibračný tlak analyzátoru.
- 3.5. Môžu sa použiť alternatívne metódy (napríklad počítače, elektronické prepínače rozsahu), ak sa technickej službe preukáže, že tieto metódy majú rovnocennú presnosť.

DOPLNOK 2

ZÁKLADNÉ CHARAKTERISTIKY RADU VOZIDIEL

1. Parametre definujúce rad vozidiel z hľadiska emisií vodíka

Rad môže byť definovaný základnými konštrukčnými parametrami spoločnými pre všetky vozidlá v rámci radu. V niektorých prípadoch môže byť medzi rôznymi parametrami interakcia. Tieto účinky sa musia tiež zohľadniť, aby sa do radu zahrnuli len vozidlá s podobnými vlastnosťami z hľadiska emisií vodíka.

2. Na tieto účely sa za typy vozidiel patriace do jedného radu z hľadiska emisií vodíka považujú typy, ktoré majú zhodné tieto parametre.

REESS:

- a) obchodné meno alebo ochranná známka REESS;
- b) údaj o všetkých použitých typoch elektrochemických párov;
- c) počet článkov REESS;
- d) počet subsystémov REESS;
- e) menovité napätie REESS (V);
- f) energia REESS (kWh);
- g) pomer kombinácie plynov (v %);
- h) typy vetrania pre subsystémy REESS;
- i) prípadne typ chladiaceho systému.

Palubná nabíjačka:

- a) značka a typ jednotlivých častí nabíjačky;
 - b) výstupný menovitý výkon (kW);
 - c) maximálne napätie nabíjania (V);
 - d) maximálna intenzita nabíjania (A);
 - e) značka a typ prípadnej riadiacej jednotky;
 - f) schéma činnosti, ovládačov a zabezpečenia;
 - g) charakteristiky periód nabíjania.
-

PRÍLOHA 8

POSTUPY SKÚŠANIA REESS

Vyhradené

DOPLNOK

POSTUP VYKONÁVANIA ŠTANDARDNÉHO CYKLU

Štandardný cyklus sa začne štandardným vybíjaním, za ktorým nasleduje štandardné nabíjanie.

Štandardné vybíjanie:

Rýchlosť vybíjania: postup vybíjania vrátane kritérií ukončenia stanoví výrobca. Ak nie je konkrétne stanovené, vybíja sa prúdom 1C.

Limit vybíjania (konečné napätie): stanoví výrobca

Doba pokoja po vybití: minimálne 30 minút

Štandardné nabíjanie: postup nabíjania vrátane kritérií ukončenia stanoví výrobca. Ak nie je stanovené inak, nabíja sa prúdom C/3.

PRÍLOHA 8A

VIBRAČNÁ SKÚŠKA

1. ÚČEL

Účelom tejto skúšky je overiť bezpečnostné charakteristiky REESS pri vibráciách, ktorým bude pravdepodobne REESS počas bežnej prevádzky vozidla vystavený.

2. VYBAVENIE

2.1. Táto skúška sa vykonáva buď s úplným REESS, alebo s príslušnými subsystémami REESS vrátane článkov a ich elektrických pripojení. Ak si výrobca zvolí skúšku s príslušnými subsystémami, musí preukázať, že výsledky skúšky môžu pomerne dôveryhodne reprezentovať charakteristiky úplného REESS, pokiaľ ide o bezpečnosť za tých istých podmienok. Ak elektronická riadiaca jednotka REESS nie je integrovaná do puzdra obklopujúceho články, potom nemusí byť namontovaná na skúšanom zariadení, ak o to výrobca požiada.

2.2. Skúšané zariadenie musí byť pevne uchytené na plošine vibračného stroja tak, aby bolo zabezpečené, že sa vibrácie priamo prenášajú na skúšané zariadenie.

3. POSTUPY

3.1. Všeobecné podmienky skúšky

Na skúšané zariadenie sa vzťahujú tieto podmienky:

- a) skúška sa vykoná pri teplote okolia 20 ± 10 °C;
- b) na začiatku skúšky sa SOC nastaví na hodnotu nachádzajúcu sa v horných 50 % normálneho prevádzkového rozsahu SOC skúšaného zariadenia;
- c) na začiatku skúšky musia byť v prevádzke všetky ochranné zariadenia, ktoré majú vplyv na funkcie skúšaného zariadenia a ktoré sú relevantné z hľadiska výsledkov skúšky.

3.2. Skúšobné postupy

Skúšané zariadenia sa vystavia vibráciám so sínusovým tvarom vlny s logaritmickou výchylkou od 7 do 200 Hz a späť na 7 Hz prebiehajúcou počas 15 minút.

Tento cyklus sa opakuje 12-krát s celkovým trvaním tri hodiny vo vertikálnom smere montážnej orientácie REESS podľa údajov výrobcu.

Korelácia medzi frekvenciou a zrýchlením musí byť taká, ako sa uvádza v tabuľke 1 a tabuľke 2.

Tabuľka 1

Frekvencia a zrýchlenie (hrubá hmotnosť skúšaného zariadenia menej ako 12 kg)

Frekvencia [Hz]	Zrýchlenie [m/s^2]
7 – 18	10
18 – cca 50 ¹⁾	postupné zvýšenie z 10 na 80
50 – 200	80

Tabuľka 2

Frekvencia a zrýchlenie (hrubá hmotnosť skúšaného zariadenia 12 kg alebo viac)

Frekvencia [Hz]	Zrýchlenie [m/s ²]
7 – 18	10
18 – cca 25 ⁽¹⁾	postupné zvýšenie z 10 na 20
25 – 200	20

⁽¹⁾ Táto amplitúda sa potom udržiava na hodnote 0,8 mm (celkové vychýlenie 1,6 mm) a frekvencia sa zvyšuje, až kým nenaštane maximálne zrýchlenie opísané v tabuľke 1 alebo 2.

Na žiadosť výrobcu sa môže použiť vyššia úroveň zrýchlenia, ako aj vyššia maximálna frekvencia.

Na žiadosť výrobcu sa ako náhrada korelácie medzi frekvenciou a zrýchlením uvedenej v tabuľke 1 alebo tabuľke 2 môže použiť iný režim vibračnej skúšky stanovený výrobcom vozidla, ktorý je overený z hľadiska používania vozidla a odsúhlasený s technickou službou. Typové schválenie REESS skúšaného podľa tejto podmienky je obmedzené na typové schválenia pre špecifický typ vozidla.

Po ukončení vibrácií sa vykoná štandardný cyklus opísaný v doplnku 1 k prílohe 8, ak tomu nebráni skúšané zariadenie.

Skúška sa končí jednohodinovou dobou pozorovania v podmienkach teploty okolia v skúšobnom prostredí.

PRÍLOHA 8B

TEPELNÝ ŠOK A SKÚŠKY S CYKlickÝMI ZMENAMI TEPLoty

1. ÚČEL

Účelom tejto skúšky je overiť odolnosť REESS proti náhlym zmenám teploty. REESS sa podrobí stanovenému počtu cyklov zmien teploty, ktoré sa začnú pri teplote okolia, za týmito cyklami nasledujú cykly s vysokými a nízkymi teplotami. Simulujú sa rýchle zmeny teploty prostredia, ktorým bude pravdepodobne REESS počas svojej životnosti vystavený.

2. VYBAVENIE

Táto skúška sa vykonáva buď s úplným REESS, alebo s príslušnými subsystémami REESS vrátane článkov a ich elektrických pripojení. Ak si výrobca zvolí skúšku s príslušnými subsystémami, musí preukázať, že výsledky skúšky môžu pomerne dôveryhodne reprezentovať charakteristiky úplného REESS, pokiaľ ide o bezpečnosť za tých istých podmienok. Ak elektronická riadiaca jednotka REESS nie je integrovaná do puzdra obklopujúceho články, potom nemusí byť namontovaná na skúšanom zariadení, ak o to výrobca požiada.

3. POSTUPY

3.1. Všeobecné podmienky skúšky

Na začiatku skúšky sa na skúšané zariadenie vzťahujú tieto podmienky:

- a) SOC sa nastaví na hodnotu v rámci horných 50 % normálneho prevádzkového rozsahu SOC;
- b) v prevádzke musia byť všetky ochranné zariadenia, ktoré majú vplyv na funkciu skúšaného zariadenia a ktoré sú relevantné z hľadiska výsledkov skúšky.

3.2. Skúšobný postup

Skúšané zariadenie sa aspoň na šesť hodín skladuje pri skúšobnej teplote rovnajúcej sa 60 ± 2 °C alebo vyššej, ak o to požiada výrobca, po čom nasleduje šesťhodinové skladovanie pri skúšobnej teplote rovnajúcej sa -40 ± 2 °C alebo nižšej, ak o to požiada výrobca. Maximálny časový interval medzi maximálnymi výkyvmi skúšobných teplôt je 30 minút. Tento postup sa opakuje, až kým sa nedokončí aspoň päť celkových cyklov, po ktorých sa skúšané zariadenie skladuje 24 hodín pri teplote okolia 20 ± 10 °C.

Po 24-hodinovom skladovaní sa vykoná štandardný cyklus opísaný v doplnku 1 k prílohe 8, ak tomu nebráni skúšané zariadenie.

Skúška sa končí jednohodinovou dobou pozorovania v podmienkach teploty okolia v skúšobnom prostredí.

PRÍLOHA 8C

MECHANICKÁ SKÚŠKA PÁDOM ODNÍMATEĽNÉHO REESS

1. ÚČEL

Simuluje sa zaťaženie mechanickým nárazom, ktorý môže nastať pri neúmyselnom páde odstraňovaného REESS.

2. POSTUPY

2.1. Všeobecné podmienky skúšky

Na začiatku skúšky sa na odstraňovaný REESS vzťahujú tieto podmienky:

- a) SOC sa upraví minimálne na 90 % menovitej kapacity podľa časti 1 bodu 3.4.3 prílohy 6 alebo časti 2 bodu 1.4.3 prílohy 6, alebo časti 3 bodu 2.3.2 prílohy 6.
- b) Skúška sa vykoná pri teplote 20 ± 10 °C.

2.2. Skúšobný postup

Voľný pád odstráneného REESS z výšky 1,0 m (od spodnej strany REESS) na hladký, horizontálny betónový podklad alebo iný typ podlahy s ekvivalentnou tvrdosťou.

Odstránený REESS sa nechá spadnúť šesťkrát z rôznych orientácií podľa rozhodnutia technickej služby. Výrobca môže rozhodnúť, že pri každom spadnutí sa použije iný odstránený REESS.

Hneď po skončení skúšky pádom sa vykoná štandardný cyklus opísaný v doplnku 1 k prílohe 8, pokiaľ sa mu nezabráni.

Skúška sa končí jednohodinovou dobou pozorovania v podmienkach teploty okolia v skúšobnom prostredí.

PRÍLOHA 8D

MECHANICKÉ OTRASY

1. ÚČEL

Účelom tejto skúšky je overiť bezpečnostné charakteristiky REESS pri mechanickom otrase, ktorý môže nastať pri bočnom páde z nepohybujúceho sa alebo zaparkovaného vozidla.

2. VYBAVENIE

2.1. Táto skúška sa vykonáva buď s úplným REESS, alebo s príslušnými subsystémami REESS vrátane článkov a ich elektrických pripojení.

Ak si výrobca zvolí skúšku s príslušnými subsystémami, musí preukázať, že výsledky skúšky môžu pomerne dôveryhodne reprezentovať charakteristiky úplného REESS, pokiaľ ide o bezpečnosť za tých istých podmienok.

Ak elektronická riadiaca jednotka REESS nie je integrovaná, potom nemusí byť namontovaná na skúšanom zariadení, ak o to výrobca požiada.

2.2. Skúšané zariadenie sa pripojí ku skúšobnej stoličnici len pomocou určených uchytení slúžiacich na účely pripevnenia REESS alebo subsystému REESS k vozidlu.

3. POSTUPY

3.1. Všeobecné skúšobné podmienky a požiadavky

Na skúšku sa vzťahujú tieto podmienky:

- a) skúška sa vykoná pri teplote okolia 20 ± 10 °C;
- b) na začiatku skúšky sa SOC nastaví na hodnotu nachádzajúcu sa v horných 50 % normálneho prevádzkového rozsahu SOC;
- c) na začiatku skúšky musia byť v prevádzke všetky ochranné zariadenia, ktoré majú vplyv na funkcie skúšaného zariadenia a ktoré sú relevantné z hľadiska výsledkov skúšky.

3.2. Skúšobný postup

Skúšané zariadenie sa pripevní na skúšobný stroj pomocou pevného upevnenia, ktoré poskytuje podperu pre všetky montážne povrchy skúšaného zariadenia.

Skúšané zariadenie

- a) s hrubou hmotnosťou do 12 kg sa vystaví polysínusovému otrasu s maximálnym zrýchlením $1\,500\text{ m/s}^2$ s dobou trvania impulzu 6 milisekúnd;
- b) s hrubou hmotnosťou 12 kg a viac sa vystaví polysínusovému otrasu s maximálnym zrýchlením 500 m/s^2 s dobou trvania impulzu 11 milisekúnd.

V prípade oboch skúšaných zariadení sa uskutočnia tri otrasy v kladnom smere, po ktorých nasledujú tri otrasy v zápornom smere pre každú z troch vzájomne kolmých montážnych polôh skúšaného zariadenia, čiže celkovo sa vykoná 18 otrasov.

Hneď po skončení skúšky s mechanickými otrasmi sa vykoná štandardný cyklus opísaný v doplnku 1 k prílohe 8, pokiaľ sa mu nezabráni.

Skúška sa končí jednohodinovou dobou pozorovania v podmienkach teploty okolia v skúšobnom prostredí.

—

PRÍLOHA 8E

OHŇOVZDORNOSŤ

1. ÚČEL

Účelom tejto skúšky je overiť odolnosť REESS proti ohňu pôsobiacemu zvonka vozidla, ktorý vznikol napríklad v dôsledku vyliatia paliva z vozidla (buď v samotnom vozidle alebo v blízkosti vozidla). Táto situácia by mala ponechať vodičovi a cestujúcim dostatočný čas na opustenie vozidla.

2. VYBAVENIE

- 2.1. Táto skúška sa vykonáva buď s úplným REESS, alebo s príslušnými subsystémami REESS vrátane článkov a ich elektrických pripojení. Ak si výrobca zvolí skúšku s príslušnými subsystémami, musí preukázať, že výsledky skúšky môžu pomerne dôveryhodne reprezentovať charakteristiky úplného REESS, pokiaľ ide o bezpečnosť za tých istých podmienok. Ak elektronická riadiaca jednotka REESS nie je integrovaná do puzdra obklopujúceho články, potom nemusí byť namontovaná na skúšanom zariadení, ak o to výrobca požiada. Keď sú príslušné subsystémy REESS rozložené po celom vozidle, skúška sa môže vykonať na každom relevantnom subsystéme REESS.

3. POSTUPY

3.1. Všeobecné podmienky skúšky

Na skúšku sa vzťahujú tieto požiadavky a podmienky:

- a) skúška sa vykoná pri teplote aspoň 0 °C;
- b) na začiatku skúšky sa SOC nastaví na hodnotu nachádzajúcu sa v horných 50 % normálneho prevádzkového rozsahu SOC;
- c) na začiatku skúšky musia byť v prevádzke všetky ochranné zariadenia, ktoré majú vplyv na funkciu skúšaného zariadenia a ktoré sú relevantné z hľadiska výsledkov skúšky.

3.2. Skúšobný postup

Podľa uváženia výrobcu sa vykoná skúška na vozidle alebo skúška na komponente:

3.2.1. Skúška na vozidle

Skúšané zariadenie sa namontuje na skúšobné zariadenie simulujúce, pokiaľ možno, skutočné montážne podmienky; na tento účel by sa nemal použiť žiadny horľavý materiál s výnimkou materiálu, ktorý je súčasťou REESS. Metóda, ktorou sa skúšané zariadenie pripevní na skúšobné zariadenie, musí zodpovedať príslušným špecifikáciám jeho montáže vo vozidle. V prípade REESS určeného pre špecifické použitie vozidla sa zohľadnia časti vozidla, ktoré majú akýkoľvek vplyv na šírenie ohňa.

3.2.2. Skúška na komponente

Skúšané zariadenie sa umiestni na mriežkovaný stôl situovaný nad panvicou a nasmeruje sa podľa konštrukčného zámeru výrobcu.

Mriežkovaný stôl je zostavený z oceľových tyčí s priemerom 6 – 10 mm, vzdialených od seba 4 – 6 cm. V prípade potreby by sa oceľové tyče mohli podoprieť plochými oceľovými dielmi.

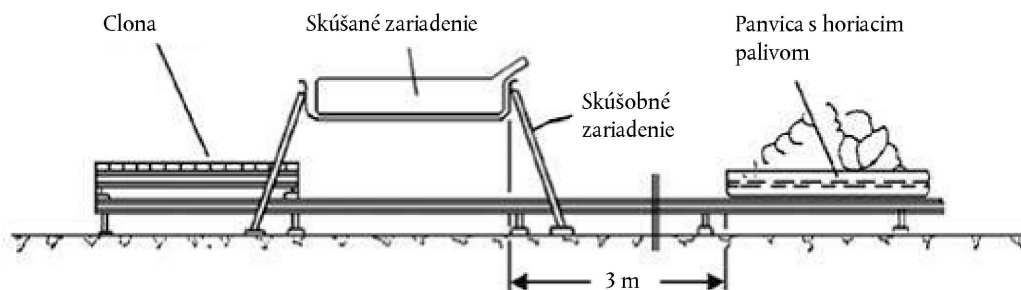
- 3.3. Plameň, ktorému je skúšané zariadenie vystavené, sa dosiahne spaľovaním komerčného paliva pre zážihové motory (ďalej len „palivo“) v panvici. Množstvo paliva musí byť dostatočné na to, aby mohol plameň v podmienkach voľného horenia horieť počas celého skúšobného postupu.

Oheň musí pokryť celú plochu panvice počas celej doby vystavenia ohňu. Rozmery panvice sú zvolené tak, aby boli steny skúšaného zariadenia vystavené plameňu. Panvica preto musí presahovať horizontálny priemet skúšaného zariadenia aspoň o 20 cm, no maximálne 50 cm. Bočné steny panvice nesmú na začiatku skúšky siahť nad hladinu paliva o viac než 8 cm.

- 3.4. Panvica naplnená palivom sa umiestni pod skúšaným zariadením tak, aby vzdialenosť medzi hladinou paliva v panvici a dnom skúšaného zariadenia zodpovedala konštrukčnej výške skúšaného zariadenia nad vozovkou v prípade nezataženého vozidla, ak sa uplatňuje bod 3.2.1, alebo približne 50 cm, ak sa uplatňuje bod 3.2.2. Panvica alebo skúšobné zariadenie, prípadne obe musia byť voľne pohyblivé.
- 3.5. Počas fázy C skúšky sa panvica prikryje clonou. Clona sa umiestni 3 ± 1 cm nad hladinou paliva nameranou pred zapálením paliva. Clona musí byť vyrobená zo žiaruvzdorného materiálu podľa doplnku 1 k prílohe 8E. Medzi tehľami nesmie byť žiadna medzera a musia byť nad panvicou s palivom podopreté tak, aby neboli zakryté diery v tehľách. Dĺžka a šírka rámu musia byť o 2 až 4 cm menšie, než sú vnútorné rozmery panvice, takže medzi rámom a stenou panvice musí byť medzera 1 až 2 cm, ktorá umožňuje vetranie. Pred skúškou musí mať clona aspoň teplotu okolia. Žiaruvzdorné tehly možno navlhčiť, aby boli zaručené opakovateľné podmienky skúšky.
- 3.6. Ak sa skúšky vykonávajú na otvorenom priestranstve musí byť zabezpečený primeraný veterný štít a rýchlosť vetra na úrovni panvice nesmie presiahnuť 2,5 km/h.
- 3.7. Skúška pozostáva z troch fáz B – D, ak je palivo pri teplote minimálne 20 °C. Inak musí pozostávať zo štyroch fáz A – D.
- 3.7.1. Fáza A: Predhrievanie (obrázok 1)

Palivo v panvici sa zapaluje vo vzdialenosti najmenej 3 m od skúšaného zariadenia. Po 60 sekundách predhrievania sa panvica umiestni pod skúšané zariadenie. Ak je panvica príliš veľká na to, aby ju bolo možné presunúť bez rizika rozliatia kvapaliny atď., je možné nad panvicou presúvať skúšané zariadenie a skúšobnú stolicu.

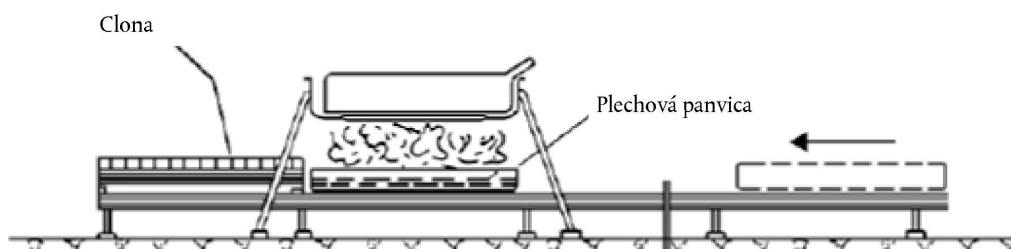
Obrázok 1

Fáza A: Predhrievanie

- 3.7.2. Fáza B: Priame vystavenie pôsobeniu plameňa (obrázok 2)

Skúšané zariadenie sa vystaví na 70 s pôsobeniu plameňa z voľne horiaceho paliva.

Obrázok 2

Fáza B: Priame vystavenie pôsobeniu plameňa

3.7.3. Fáza C: Nepriame vystavenie pôsobeniu plameňa (obrázok 3)

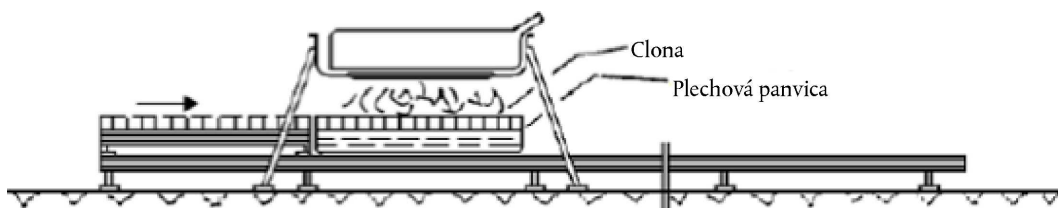
Ihneď po skončení fázy B sa clona umiestni medzi horiacu panvicu a skúšané zariadenie. Skúšané zariadenie sa na ďalších 60 sekúnd vystaví pôsobeniu tohto zmenšeného plameňa.

Namiesto vykonania fázy C skúšky môže výrobca podľa uváženia pokračovať ďalších 60 s vo vykonávaní fázy B.

To je však povolené len vtedy, keď sa k spokojnosti technickej služby preukáže, že výsledkom nie je zníženie náročnosti skúšky.

Obrázok 3

Fáza C: Nepriame vystavenie pôsobeniu plameňa

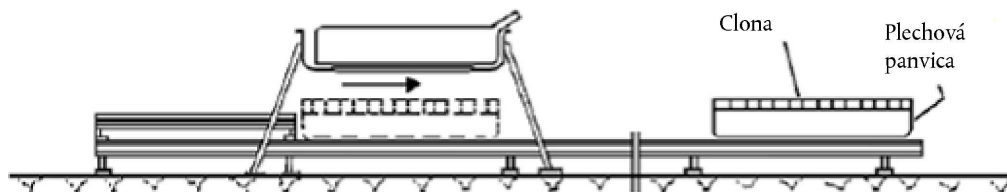


3.7.4. Fáza D: Koniec skúšky (obrázok 4)

Horiaca panvica zakrytá clonou sa vráti späť do polohy opísanej vo fáze A. Nie je potrebné zhasiť skúšané zariadenie. Po odstránení panvice sa skúšané zariadenie pozoruje, až kým sa teplota povrchu skúšaného zariadenia nezníži na teplotu okolia alebo sa znižovala minimálne 3 hodiny.

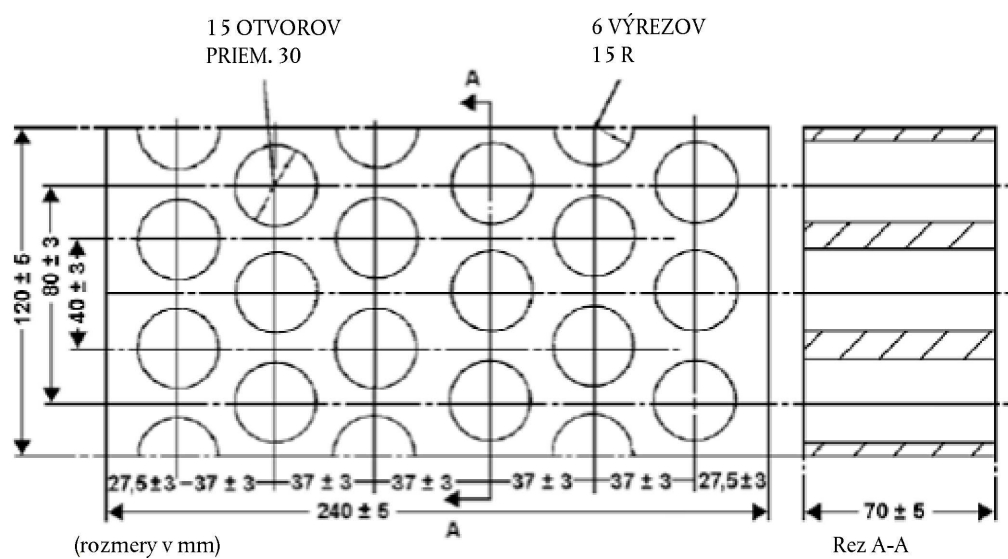
Obrázok 4

Fáza D: Koniec skúšky



DOPLNOK

ROZMERY A TECHNICKÉ ÚDAJE ŽIARUVZDORNÝCH TEHIEL



Ohňovzdornosť:	(Seger-Kegel) SK 30
Obsah Al_2O_3 :	30 – 33 %
Otvorená pórovitosť (Po):	20 – 22 % objemu
Hustota:	1 900 – 2 000 kg/m^3
Účinná plocha otvorov:	44,18 %

PRÍLOHA 8F

OCHRANA PRED VONKAJŠÍM SKRATOM

1. ÚČEL

Účelom tejto skúšky je overiť účinnosť ochrany pred skratom. Táto funkcia, ak je zavedená, preruší alebo obmedzí skratový prúd, aby chránila REESS pred akýmkoľvek ďalšími závažnými udalosťami spôsobenými skratovým prúdom.

2. VYBAVENIE

Táto skúška sa vykonáva buď s úplným REESS, alebo s príslušnými subsystémami REESS vrátane článkov a ich elektrických pripojení. Ak si výrobca zvolí skúšku s príslušnými subsystémami, musí preukázať, že výsledky skúšky môžu pomerne dôveryhodne reprezentovať charakteristiky úplného REESS, pokiaľ ide o bezpečnosť za tých istých podmienok. Ak elektronická riadiaca jednotka REESS nie je integrovaná do puzdra obklopujúceho články, potom nemusí byť namontovaná na skúšanom zariadení, ak o to výrobca požiada.

3. POSTUPY

3.1. Všeobecné podmienky skúšky

Na skúšku sa vzťahujú tieto podmienky:

- a) skúška sa vykoná pri teplote okolia 20 ± 10 °C alebo vyššej teplote, ak o to výrobca požiada;
- b) na začiatku skúšky sa SOC nastaví na hodnotu nachádzajúcu sa v horných 50 % normálneho prevádzkového rozsahu SOC;
- c) na začiatku skúšky musia byť v prevádzke všetky ochranné zariadenia, ktoré majú vplyv na funkciu skúšaného zariadenia a ktoré sú relevantné z hľadiska výsledkov skúšky.

3.2. Skrat

Na začiatku skúšky musia byť všetky príslušné stykače na nabíjanie a vybíjanie zatvorené s cieľom reprezentovať aktívny režim novej jazdy, ako aj režim umožňujúci vonkajšie nabíjanie. Ak sa to nedá vykonať v rámci jednej skúšky, vykonajú sa dve alebo viaceré skúšky.

Kladné a záporné konektory skúšaného zariadenia sa navzájom prepoja, aby vznikol skrat. Odpor spojenia použitého na tento účel nesmie presiahnuť 5 mΩ.

Stav skratu pokračuje dovtedy, kým sa nepotvrdí činnosť funkcie ochrany REESS na prerušenie alebo obmedzenie skratového prúdu, alebo aspoň jednu hodinu po stabilizovaní teploty nameranej na puzdre skúšaného zariadenia tak, že teplotný gradient sa počas 1 hodiny zmení o menej než 4 °C.

3.3. Štandardný cyklus a doba pozorovania

Hneď po skončení skratu sa vykoná štandardný cyklus opísaný v doplnku 1 k prílohe 8, ak tomu nebráni skúšané zariadenie.

Skúška sa končí jednohodinovou dobou pozorovania v podmienkach teploty okolia v skúšobnom prostredí.

PRÍLOHA 8G

OCHRANA PRED NADMERNÝM NABITÍM

1. ÚČEL

Účelom tejto skúšky je overiť charakteristiky ochrany pred nadmerným nabitím.

2. VYBAVENIE

Táto skúška sa vykonáva v štandardných prevádzkových podmienkach buď s úplným REESS (môže to byť aj úplné vozidlo), alebo s príslušnými subsystémami REESS vrátane článkov a ich elektrických pripojení. Ak si výrobca zvolí skúšku s príslušnými subsystémami, musí preukázať, že výsledky skúšky môžu pomerne dôveryhodne reprezentovať charakteristiky úplného REESS, pokiaľ ide o bezpečnosť za tých istých podmienok.

Skúška sa môže vykonať s modifikovaným skúšaným zariadením podľa dohody medzi výrobcom a technickou službou. Tieto modifikácie nesmú mať vplyv na výsledky skúšok.

3. POSTUPY

3.1. Všeobecné podmienky skúšky

Na skúšku sa vzťahujú tieto požiadavky a podmienky:

- a) skúška sa vykoná pri teplote okolia 20 ± 10 °C alebo vyššej teplote, ak o to výrobca požiada;
- b) na začiatku skúšky musia byť v prevádzke všetky ochranné zariadenia, ktoré majú vplyv na funkciu skúšaného zariadenia a ktoré sú relevantné z hľadiska výsledkov skúšky.

3.2. Nabíjanie

Na začiatku skúšky musia byť všetky príslušné hlavné stykače na nabíjanie zatvorené.

Funkcia regulovania limitov nabíjania skúšobného zariadenia musí byť vypnutá.

Skúšané zariadenie sa nabíja prúdom aspoň $1/3C$, no nepresahujúcim maximálny prúd v rámci bežného prevádzkového rozsahu stanoveného výrobcom.

Nabíjanie pokračuje dovtedy, kým skúšané zariadenie (automaticky) nepreruší alebo neobmedzí nabíjanie. Keď funkcia automatického prerušenia zlyhá alebo taká funkcia nie je k dispozícii, nabíjanie pokračuje dovtedy, kým nie je skúšané zariadenie nabité na dvojnásobok svojej menovitej kapacity.

3.3. Štandardný cyklus a doba pozorovania

Hneď po skončení nabíjania sa vykoná štandardný cyklus opísaný v doplnku 1 k prílohe 8, ak tomu nebráni skúšané zariadenie.

Skúška sa končí jednohodinovou dobou pozorovania v podmienkach teploty okolia v skúšobnom prostredí.

PRÍLOHA 8H

OCHRANA PRED NADMERNÝM VYBITÍM

1. ÚČEL

Účelom tejto skúšky je overiť možnosti ochrany pred nadmerným vybitím. Táto funkcia, ak je zavedená, preruší alebo obmedzí vybíjací prúd, aby chránila REESS pred akýmkoľvek závažnými udalosťami spôsobenými príliš nízkym SOC stanoveným výrobcom.

2. VYBAVENIE

Táto skúška sa vykonáva v štandardných prevádzkových podmienkach buď s úplným REESS (môže to byť aj úplné vozidlo), alebo s príslušnými subsystémami REESS vrátane článkov a ich elektrických pripojení. Ak si výrobca zvolí skúšku s príslušnými subsystémami, musí preukázať, že výsledky skúšky môžu pomerne dôveryhodne reprezentovať charakteristiky úplného REESS, pokiaľ ide o bezpečnosť za tých istých podmienok.

Skúška sa môže vykonať s modifikovaným skúšaným zariadením podľa dohody medzi výrobcom a technickou službou. Tieto modifikácie nesmú mať vplyv na výsledky skúšok.

3. POSTUPY

3.1. Všeobecné podmienky skúšky

Na skúšku sa vzťahujú tieto požiadavky a podmienky:

- a) skúška sa vykoná pri teplote okolia 20 ± 10 °C alebo vyššej teplote, ak o to výrobca požiada;
- b) na začiatku skúšky musia byť v prevádzke všetky ochranné zariadenia, ktoré majú vplyv na funkciu skúšaného zariadenia a ktoré sú relevantné z hľadiska výsledkov skúšky.

3.2. Vybíjanie

Na začiatku skúšky musia byť všetky príslušné hlavné stýkače zatvorené.

Vybíjanie sa vykonáva prúdom aspoň $1/3C$, no nepresahujúcim maximálny prúd v rámci bežného prevádzkového rozsahu stanoveného výrobcom.

Vybíjanie pokračuje dovtedy, kým skúšané zariadenie (automaticky) nepreruší alebo neobmedzí vybíjanie. Keď funkcia automatického prerušenia zlyhá alebo taká funkcia nie je k dispozícii, vybíjanie pokračuje dovtedy, kým nie je skúšané zariadenie vybité na 25 % svojej úrovne menovitého napätia.

3.3. Štandardný cyklus a doba pozorovania

Hneď po skončení vybíjania skúšané zariadenie sa nabije štandardným cyklom opísaným v doplnku 1 k prílohe 8, ak tomu nebráni skúšané zariadenie.

Skúška sa končí jednohodinovou dobou pozorovania v podmienkach teploty okolia v skúšobnom prostredí.

PRÍLOHA 8I

OCHRANA PRED PREHRIATÍM

1. ÚČEL

Účelom tejto skúšky je overiť charakteristiky ochranných opatrení REESS proti vnútornému prehriatiu počas prevádzky, dokonca aj pri zlyhaní prípadnej chladiacej funkcie. V prípade, že nie sú potrebné žiadne ochranné prostriedky, ktoré by zabránili REESS dostať sa do nebezpečného stavu z dôvodu vnútornej nadmernej teploty, musí sa táto bezpečná prevádzka preukázať.

2. VYBAVENIE

- 2.1. Nasledujúca skúška sa vykonáva buď s úplným REESS (môže to byť aj úplné vozidlo), alebo s príslušnými subsystémami REESS vrátane článkov a ich elektrických pripojení. Ak si výrobca zvolí skúšku s príslušnými subsystémami, musí preukázať, že výsledky skúšky môžu pomerne dôveryhodne reprezentovať charakteristiky úplného REESS, pokiaľ ide o bezpečnosť za tých istých podmienok. Skúška sa môže vykonať s modifikovaným skúšaným zariadením podľa dohody medzi výrobcom a technickou službou. Tieto modifikácie nesmú mať vplyv na výsledky skúšok.
- 2.2. Keď je REESS vybavený chladiacou funkciou a keď REESS ostáva funkčný bez toho, aby bol chladiaci systém v prevádzke, chladiaci systém sa na účely skúšky deaktivuje.
- 2.3. Teplota skúšaného zariadenia sa počas skúšky vo vnútri puzdra v blízkosti článkov nepretržite meria, aby sa monitorovali zmeny teploty. Môže sa použiť vstavaný snímač, ak existuje. Výrobca a technická služba sa dohodnú na umiestnení použitých snímačov teploty.

3. POSTUPY

- 3.1. Na začiatku skúšky musia byť v prevádzke všetky ochranné zariadenia, ktoré majú vplyv na funkciu skúšaného zariadenia a ktoré sú relevantné z hľadiska výsledkov skúšky, s výnimkou deaktivácie systému v súlade s bodom 2.2.
- 3.2. Počas skúšky sa skúšané zariadenie nepretržite nabíja a vybíja stálym prúdom, ktorý čo možno najrýchlejšie zvyšuje teplotu článkov v rozsahu normálnej prevádzky stanovenej výrobcom.
- 3.3. Skúšané zariadenie sa umiestni do konvekčnej pece alebo klimatickej komory. Teplota komory alebo pece sa postupne zvyšuje, až kým nedosiahne teplotu stanovenú v súlade s bodom 3.3.1 alebo 3.3.2 podľa toho, ktorý sa uplatňuje, a potom sa udržiava až do konca skúšky na teplote, ktorá je rovná alebo je vyššia než táto teplota.
 - 3.3.1. Keď je REESS vybavený ochrannými prostriedkami proti vnútornému prehrievaniu, teplota sa zvyšuje až na teplotu stanovenú výrobcom ako prah prevádzkovej teploty takýchto ochranných prostriedkov, aby bolo zabezpečené, že teplota skúšaného zariadenia sa bude zvyšovať podľa bodu 3.2.
 - 3.3.2. Keď nie je REESS vybavený žiadnymi špecifickými prostriedkami proti vnútornému prehrievaniu, teplota sa zvyšuje až na maximálnu prevádzkovú teplotu stanovenú výrobcom.
- 3.4. Koniec skúšky: skúška končí, keď dôjde k jednej z týchto udalostí:
 - a) skúšané zariadenie zabráni nabíjaniu/vybíjaniu a/alebo obmedzí nabíjanie/vybíjanie, aby sa zabránilo zvýšeniu teploty;
 - b) teplota skúšaného zariadenia je stabilizovaná, čo znamená, že sa teplota mení gradientom maximálne 4 °C v priebehu 2 hodín;
 - c) akékoľvek nesplnenie kritérií prijateľnosti predpísaných v bode 6.9.2.1 predpisu.

PRÍLOHA 9A

SKÚŠKA VÝDRŽNÝM NAPÄTÍM

1. VŠEOBECNE

Po použití skúšobného napätia vo vozidle s palubnou (vstavanou) nabíjačkou sa odmeria izolačný odpor.

2. POSTUP

Na vozidlá vybavené palubnými (vstavanými) nabíjačkami sa uplatňuje tento skúšobný postup:

Medzi všetkými vstupmi nabíjačky (zástrčka) a exponovanými vodivými časťami vozidla vrátane prípadnej elektrickej kostry sa použije skúšobné napätie striedavého prúdu s parametrami $2 \times (U_n + 1\,200)$ V rms pri frekvencii 50 Hz alebo 60 Hz po dobu jednej minúty, pričom U_n znamená vstupné napätie striedavého prúdu (rms).

Skúška sa vykonáva na úplnom vozidle.

Všetky elektrické zariadenia musia byť pripojené.

Namiesto predpísaného napätia striedavého prúdu sa na jednu minútu môže použiť jednosmerné napätie, ktorého hodnota sa rovná špecifikovanej vrcholovej hodnote napätia striedavého prúdu.

Po skúške sa zmeria izolačný odpor pri použití 500 V jednosmerného prúdu medzi všetkými vstupmi a exponovanými vodivými časťami vozidla vrátane prípadnej elektrickej kostry.

PRÍLOHA 9B

SKÚŠKA VODOVZDORNOSTI

1. VŠEOBECNE

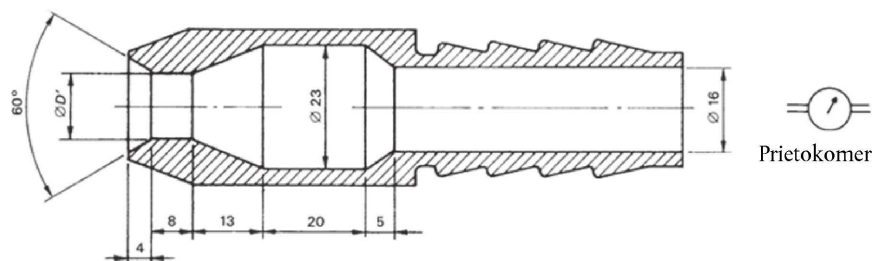
Po vykonaní testu vodovzdorných vlastností sa zmeria izolačný odpor.

2. POSTUP

Na vozidlá vybavené palubnou (vstavanou) nabíjačkou sa uplatňuje tento skúšobný postup:

V súlade so skúšobným postupom na hodnotenie ochrany IPX5 pred prienikom vody sa skúška vodovzdornosti vykoná:

- a) postrekom krytu prúdom sladkej vody zo všetkých uskutočniteľných smerov so štandardnou skúšobnou dýzou, ako je znázornené na obrázku 1;

Skúšobné zariadenie na overenie ochrany pred vodným lúčom (dýza hadice)

$\phi D' = 6,3 \text{ mm}$ jednotka: mm

Musia sa dodržať tieto podmienky:

- vnútorný priemer dýzy: 6,3 mm;
 - rýchlosť prúdu: 12,5 l/min. $\pm$ 5 %;
 - tlak vody: upraví sa tak, aby sa dosiahla stanovená rýchlosť prúdu;
 - jadro hlavného prúdu: kruh s priemerom cca 40 mm vo vzdialenosti 2,5 m od dýzy;
 - Trvanie skúšky na meter štvorcový povrchu krytu, ktorý sa pravdepodobne postrieka: 1 min.;
 - minimálne trvanie skúšky: 3 min.;
 - vzdialenosť dýzy od povrchu krytu: 2,5 až 3 m;
- b) následne sa použije 500 V jednosmerného prúdu medzi všetkými vysokonapäťovými vstupmi a exponovanými vodivými časťami/prípadnou elektrickou kostrou vozidla a odmeria sa izolačný odpor.

ISSN 1977-0790 (elektronické vydanie)
ISSN 1725-5147 (papierové vydanie)



Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie
2985 Luxemburg
LUXEMBURSKO

SK