

Uradni list

Evropske unije

L 9



Slovenska izdaja

Zakonodaja

Letnik 60

13. januar 2017

Vsebina

II *Nezakonodajni akti*

MEDNARODNI SPORAZUMI

- ★ Obvestilo o začetku veljavnosti Okvirnega sporazuma o obsežnem partnerstvu in sodelovanju med Evropsko unijo in njenimi državami članicami na eni strani ter Socialistično republiko Vietnam na drugi strani 1

UREDBE

- ★ Delegirana uredba Komisije (EU) 2017/67 z dne 4. novembra 2016 o spremembi Priloge II k Uredbi (EU) št. 652/2014 Evropskega parlamenta in Sveta o določbah za upravljanje odhodkov v zvezi s prehransko verigo, zdravjem in dobrobitjo živali ter v zvezi z zdravjem rastlin in rastlinskim razmnoževalnim materialom z dopolnitvijo seznama živalskih bolezni in zoonoz v navedeni prilogi 2
- ★ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/68 z dne 9. januarja 2017 o spremembi Uredbe Komisije (ES) št. 121/2008 o določitvi analitske metode za določanje vsebnosti škroba v izdelkih, ki se uporabljajo kot krma za živali (oznaka KN 2309) 4
- Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/69 z dne 12. januarja 2017 o določitvi standardnih uvoznih vrednosti za določitev uvozne cene za nekatere vrste sadja in zelenjave 6

SKLEPI

- ★ Sklep Komisije (EU) 2017/70 z dne 25. julija 2016 o državni pomoči SA.37185 (2015/C) (ex 2013/N), ki jo je Španija dodelila in delno izvedla, za financiranje testnega centra Centro de ensayos de alta tecnología ferroviaria de Antequera (CEATF) (notificirano pod dokumentarno številko C(2016) 4573) ⁽¹⁾ 8

⁽¹⁾ Besedilo velja za EGP.

SL

Akti z rahlo natisnjenimi naslovi so tisti, ki se nanašajo na dnevno upravljanje kmetijskih zadev in so splošno veljavni za omejeno obdobje.

Naslovi vseh drugih aktov so v mastnem tisku in pred njimi stoji zvezdica.

AKTI, KI JIH SPREJMEJO ORGANI, USTANOVLJENI Z MEDNARODNIMI SPORAZUMI

- ★ **Pravilnik št. 138 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotne določbe o homologaciji tihih vozil za cestni prevoz glede na njihovo zmanjšano slišnost [2017/71]** 33

II

(Nezakonodajni akti)

MEDNARODNI SPORAZUMI

Obvestilo o začetku veljavnosti Okvirnega sporazuma o obsežnem partnerstvu in sodelovanju med Evropsko unijo in njenimi državami članicami na eni strani ter Socialistično republiko Vietnam na drugi strani

Postopek iz člena 63(1) Okvirnega sporazuma se je zaključil 29. septembra 2016, zato je Okvirni sporazum o obsežnem partnerstvu in sodelovanju med Evropsko unijo in njenimi državami članicami na eni strani ter Socialistično republiko Vietnam na drugi strani ⁽¹⁾ začel veljati 1. oktobra 2016.

⁽¹⁾ UL L 329, 3.12.2016, str. 8.

UREDBE

DELEGIRANA UREDBA KOMISIJE (EU) 2017/67

z dne 4. novembra 2016

o spremembi Priloge II k Uredbi (EU) št. 652/2014 Evropskega parlamenta in Sveta o določbah za upravljanje odhodkov v zvezi s prehransko verigo, zdravjem in dobrobitjo živali ter v zvezi z zdravjem rastlin in rastlinskim razmnoževalnim materialom z dopolnitvijo seznama živalskih bolezni in zoonoz v navedeni prilogi

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) št. 652/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. maja 2014 o določbah za upravljanje odhodkov v zvezi s prehransko verigo, zdravjem in dobrobitjo živali ter v zvezi z zdravjem rastlin in rastlinskim razmnoževalnim materialom, spremembi direktiv Sveta 98/56/ES, 2000/29/ES in 2008/90/ES, uredb (ES) št. 178/2002, (ES) št. 882/2004 in (ES) št. 396/2005 Evropskega parlamenta in Sveta, Direktive 2009/128/ES Evropskega parlamenta in Sveta in Uredbe (ES) št. 1107/2009 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi sklepov Sveta 66/399/EGS in 76/894/EGS ter Odločbe Sveta 2009/470/ES ⁽¹⁾ in zlasti člena 10(2) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Posebni pogoji, ki se upoštevajo v skladu s členom 10(2)(a) in (c) Uredbe (EU) št. 652/2014, so izpolnjeni za kugo drobnice, ki je na seznamu Svetovne organizacije za zdravje živali (OIE) navedena kot „peste des petits ruminants“, osepnice ovac, osepnice koz ter vozličasti dermatitis, ki so navedeni le v Prilogi I k navedeni uredbi, ki vključuje bolezni, upravičene do financiranja iz člena 6 navedene uredbe za nujne ukrepe.
- (2) Kuga drobnice je zelo nalezljiva virusna bolezen pri ovcah in kozah, ki je endemična v Vzhodni Afriki in na Arabskem polotoku, Bližnjem vzhodu in v Indiji. Razširjena je v Afriki in Aziji, od leta 2014 o njej poročajo v Turčiji in državah Severne Afrike.
- (3) Kuga drobnice se prenaša z neposrednim stikom, bolezen naj bi se na območja, prosta bolezni, večinoma prenašala s prevozom okuženih živali. Čeprav se šteje, da so kože dovzetnejše kot ovce, okužba pri ovcah lahko ostane neopažena.
- (4) Osepnice ovac in osepnice koz sta resni in zelo nalezljivi bolezni ovac in koz, ki jih povzročajo virusi *Capripoxvirus* in resno vplivata na donosnost reje ovac in koz ter povzročata motnje v trgovini znotraj Unije in pri izvozu v tretje države.
- (5) Osepnice ovac in koz so razširjene v državah Severne Afrike, Bližnjega vzhoda in Azije, v Grčiji in Bolgariji so se večkrat pojavile epidemije, vnesene iz sosednje tretje države.

⁽¹⁾ UL L 189, 27.6.2014, str. 1.

- (6) Vozličasti dermatitis je zelo nalezljiva virusna bolezen goveda, ki se prenaša z insektnimi vektorji in lahko resno vpliva na donosnost reje živali ter povzroča motnje v trgovini znotraj Unije in pri izvozu v tretje države. Endemičen je v večini afriških držav, v letih 2012 in 2013 se je razširil na Bližnji vzhod in v Turčijo. V Grčiji je od avgusta 2015 večkrat izbruhnil in se marca 2016 razširil v Bolgarijo, nato pa v več držav Zahodnega Balkana.
- (7) Epidemiološko stanje osepnice ovac in koz ter vozličastega dermatitisa se hitro spreminja in se širi tudi na ozemlje Unije z občutnim negativnim vplivom na proizvodnjo rejnih živali in trgovino.
- (8) Poleg tega je Evropska agencija za varnost hrane (EFSA) v skladu z zahtevo Komisije izdala znanstvena mnenja o ukrepih spremljanja, ki jih Unija izvaja za zgodnje odkrivanje kuge drobnice ⁽¹⁾, osepnic ovac in koz ⁽²⁾ ter vozličastega dermatitisa ⁽³⁾, da bi se ustrezno odzvali ter preprečili širjenje teh bolezni in jih izkoreninili v kratkem času.
- (9) Za izvajanje letnih ali večletnih programov spremljanja za zgodnje odkrivanje navedenih bolezni je zato treba dodati kugo drobnice, osepnice ovac in koz ter vozličasti dermatitis na seznam živalskih bolezni in zoonoz v Prilogi II k Uredbi (EU) št. 652/2014. S členom 10(2) Uredbe (EU) št. 652/2014 se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov za dodajanje na seznam živalskih bolezni in zoonoz iz Priloge II k navedeni uredbi. Komisija lahko dopolni seznam iz Priloge II k Uredbi (EU) št. 652/2014 samo s spremembo navedene priloge.
- (10) Prilogo II k Uredbi (EU) št. 652/2014 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

V Prilogo II k Uredbi (EU) št. 652/2014 se dodajo naslednje živalske bolezni: „kuga drobnice, osepnice ovac, osepnice koz in vozličasti dermatitis“.

Člen 2

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 4. novembra 2016

Za Komisijo
Predsednik
Jean-Claude JUNKER

⁽¹⁾ Panel AHAW pri EFSA (Panel za zdravje in dobro počutje EFSA), 2015. Znanstveno mnenje o kugi drobnice (*Scientific Opinion on peste des petits ruminants*). *EFSA Journal* 2015;13 (1):3985.

⁽²⁾ Panel AHAW pri EFSA (Panel za zdravje in dobro počutje EFSA), 2014. Znanstveno mnenje o osepnicah ovac in koz (*Scientific Opinion on sheep and goat pox*). *EFSA Journal* 2014;12(11):3885.

⁽³⁾ Panel AHAW pri EFSA (Panel za zdravje in dobro počutje EFSA), 2016. Nujno obvestilo o vozličastem dermatitisu (*Urgent advice on lumpy skin disease*). *EFSA Journal* 2016;14(8):4573.

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2017/68**z dne 9. januarja 2017****o spremembi Uredbe Komisije (ES) št. 121/2008 o določitvi analitske metode za določanje vsebnosti škroba v izdelkih, ki se uporabljajo kot krma za živali (oznaka KN 2309)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. oktobra 2013 o carinskem zakoniku Unije ⁽¹⁾ ter zlasti člena 57(4) in člena 58(2) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Razvrstitev pripravkov, ki se uporabljajo kot krma za živali pod podštevilko tarifne številke 2309 kombinirane nomenklature, priložene k Uredbi Sveta (EGS) št. 2658/87 ⁽²⁾, se določi na podlagi njegove vsebnosti škroba.
- (2) Za namene te razvrstitve Uredba Komisije (ES) št. 121/2008 ⁽³⁾ določa uporabo encimske analitske metode za določanje vsebnosti škroba v nekaterih pripravkih.
- (3) Če so sojini proizvodi prisotni v teh pripravkih, se njihova vsebnost škroba lahko ugotovi z uporabo polarimetrične metode ali encimske analitske metode. Rezultati se bistveno razlikujejo glede na uporabljeno metodo, polarimetrična metoda pa ni primerna za določanje vsebnosti škroba v pripravah s sojinimi proizvodi, saj daje netočne rezultate.
- (4) Sojine proizvode bi bilo zato treba dodati na seznam krmil iz člena 1 Uredbe (ES) št. 121/2008, pri katerih se vsebnost škroba pripravka določi z encimsko analitsko metodo, da se pojasni, katero metodo morajo uporabljati carinski organi in tako zagotoviti enotno razvrščanje v državah članicah.
- (5) Člen 1 Uredbe (ES) št. 121/2008 je zato treba ustrezno spremeniti.
- (6) Ukrepi, predvideni s to uredbo, so v skladu z mnenjem Odbora za carinski zakonik –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

V člen 1 Uredbe (ES) št. 121/2008 se doda naslednja točka (k):

„(k) sojini proizvodi“

Člen 2

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

⁽¹⁾ UL L 269, 10.10.2013, str. 1.

⁽²⁾ Uredba Sveta (EGS) št. 2658/87 z dne 23. julija 1987 o tarifni in statistični nomenklaturi ter skupni carinski tarifi (UL L 256, 7.9.1987, str. 1).

⁽³⁾ Uredba Komisije (ES) št. 121/2008 z dne 11. februarja 2008 o določitvi analitske metode za določanje vsebnosti škroba v izdelkih, ki se uporabljajo kot krma za živali (oznaka KN 2309) (UL L 37, 12.2.2008, str. 3).

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 9. januarja 2017

Za Komisijo
V imenu predsednika
Stephen QUEST
Generalni direktor
Generalni direktorat za obdavčenje in carinsko unijo

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2017/69**z dne 12. januarja 2017****o določitvi standardnih uvoznih vrednosti za določitev uvozne cene za nekatere vrste sadja in zelenjave**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) št. 1308/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. decembra 2013 o vzpostavitvi skupne ureditve trgov kmetijskih proizvodov in razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 922/72, (EGS) št. 234/79, (ES) št. 1037/2001 in (ES) št. 1234/2007 ⁽¹⁾,ob upoštevanju Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 543/2011 z dne 7. junija 2011 o določitvi podrobnih pravil za uporabo Uredbe Sveta (ES) št. 1234/2007 za sektorja sadja in zelenjave ter predelanega sadja in zelenjave ⁽²⁾ ter zlasti člena 136(1) Izvedbene uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Izvedbena uredba (EU) št. 543/2011 na podlagi izida večstranskih trgovinskih pogajanj urugvajskega kroga določa merila, po katerih Komisija določi standardne vrednosti za uvoz iz tretjih držav za proizvode in obdobja iz dela A Priloge XVI k tej uredbi.
- (2) Standardna uvozna vrednost se izračuna vsak delovni dan v skladu s členom 136(1) Izvedbene uredbe (EU) št. 543/2011 ob upoštevanju spremenljivih dnevnih podatkov. Zato bi morala ta uredba začeti veljati na dan objave v *Uradnem listu Evropske unije* –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Standardne uvozne vrednosti iz člena 136 Izvedbene uredbe (EU) št. 543/2011 so določene v Prilogi k tej uredbi.

Člen 2Ta uredba začne veljati na dan objave v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 12. januarja 2017

Za Komisijo

V imenu predsednika

Jerzy PLEWA

Generalni direktor

Generalni direktorat za kmetijstvo in razvoj podeželja

⁽¹⁾ UL L 347, 20.12.2013, str. 671.⁽²⁾ UL L 157, 15.6.2011, str. 1.

PRILOGA

Standardne uvozne vrednosti za določitev uvozne cene za nekatere vrste sadja in zelenjave

(EUR/100 kg)		
Oznaka KN	Oznaka tretje države ⁽¹⁾	Standardna uvozna vrednost
0702 00 00	IL	269,9
	MA	121,7
	SN	204,0
	TR	106,0
	ZZ	175,4
0707 00 05	MA	86,1
	TR	166,7
	ZZ	126,4
0709 91 00	EG	144,1
	ZZ	144,1
0709 93 10	MA	240,8
	TR	229,3
	ZZ	235,1
0805 10 20	EG	47,5
	IL	126,4
	MA	56,5
	TR	75,0
	ZZ	76,4
0805 20 10	IL	160,9
	MA	70,1
	ZZ	115,5
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	EG	97,9
	IL	111,8
	JM	125,6
	MA	93,5
	TR	99,1
	ZZ	105,6
	ZZ	105,6
0805 50 10	TR	78,9
	ZZ	78,9
0808 10 80	CN	144,5
	US	72,4
	ZZ	108,5
0808 30 90	CL	307,7
	CN	72,4
	TR	133,1
	ZZ	171,1

⁽¹⁾ Nomenklatura držav, določena v Uredbi Komisije (EU) št. 1106/2012 z dne 27. novembra 2012 o izvajanju Uredbe (ES) št. 471/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o statistiki Skupnosti o zunanji trgovini z državami nečlanici v zvezi s posodabljanjem nomenklature držav in ozemelj (UL L 328, 28.11.2012, str. 7). Oznaka „ZZ“ predstavlja „druga porekla“.

SKLEPI

SKLEP KOMISIJE (EU) 2017/70

z dne 25. julija 2016

o državni pomoči SA.37185 (2015/C) (ex 2013/N), ki jo je Španija dodelila in delno izvedla, za financiranje testnega centra Centro de ensayos de alta tecnología ferroviaria de Antequera (CEATF)

(notificirano pod dokumentarno številko C(2016) 4573)

(Besedilo v španskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu zadevnim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenimi določbami ⁽¹⁾, in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

- (1) Španija je z dopisom z dne 5. avgusta 2013 predhodno priglasila Komisiji pomoč za financiranje testnega centra za visokotehnološko železnico v Antequeri (Centro de Ensayos de Alta Tecnología Ferroviaria de Antequera – CEATF). Priglasitev je bila evidentirana 30. septembra 2013. Komisija je zahtevala dodatne informacije v dopisih z dne 28. novembra 2013 ter 28. marca, 25. julija in 5. decembra 2014, na katere so španski organi odgovorili z dopisi z dne 6. februarja, 20. maja, 15. oktobra 2014 in 23. januarja 2015.
- (2) Komisija je z dopisom z dne 23. marca 2015 uradno obvestila Španijo o svojem sklepu, da začne postopek na podlagi člena 108(2) Pogodbe v zvezi z zgoraj navedenim ukrepom.
- (3) Sklep Komisije o začetku postopka (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka), je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ⁽²⁾. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo svoje pripombe v zvezi s pomočjo.
- (4) Na zahtevo Komisije je 28. maja 2015 potekal sestanek s španskimi organi. Španija je pripombe na sklep o začetku postopka predložila 2. julija 2015. Komisija je zahtevala dodatne informacije v dopisih z dne 8. septembra in 15. oktobra 2015 ter 15. januarja 2016, na katere so španski organi odgovorili z dopisi z dne 28. septembra in 13. novembra 2015 ter 21. januarja 2016.
- (5) Komisija je prejela pripombe družb, ki delujejo v železniškem sektorju, 7., 9., 10., 16., 17. in 23. julija 2015. Teh deset družb zajema železniške prevoznike, proizvajalce železniškega voznega parka ali družbe, ki zagotavljajo objekte za virtualno testiranje ali testirajo materiale.

⁽¹⁾ UL C 188, 5.6.2015, str. 10.

⁽²⁾ Glej opombo 1.

- (6) Komisija je te pripombe posredovala Španiji z dopisom z dne 24. septembra 2015, na katerega je Španija odgovorila z dopisom z dne 14. oktobra 2015.
- (7) 26. julija 2013 so španski organi projekt v obliki, v kateri je bil 30. septembra 2013 naknadno priglašen Generalnemu direktoratu za konkurenco, predložili Generalnemu direktoratu za regionalno in mestno politiko Komisije kot „velik projekt“, financiran v okviru večregionalnega operativnega programa, ki se je v tem času izvajal v Španiji ⁽³⁾. Projekt so opustili z dopisom z dne 14. aprila 2015.

2. PODROBEN OPIS UKREPA

2.1 Cilj in opis projekta CEATF

- (8) Priglašeni ukrep zadeva javno financiranje raziskovalne infrastrukture, ki je bila zasnovana kot testni center za železniški vozni park za visoke hitrosti in sorodno opremo. Cilj projekta CEATF je v Evropi zagotoviti edinstveno infrastrukturo, ki omogoča izvajanje potrebnih postopkov testiranja, potrjevanja in odobritve za železniški vozni park za visoke hitrosti.
- (9) Projekt CEATF zajema železniško progo, kjer lahko vlaki vozijo z zelo visokimi hitrostmi (do 520 km/h), in pomožne obrate, ki omogočajo raziskovanje, odobritev ter nastavljanje premične železniške opreme, infrastrukture in elementov nadgradnje. Natančneje, objekti centra omogočajo raziskavo železniške dinamike, nove generacije vleke in zaviranja za vlake ter signalizacijskega sistema železniške infrastrukture.
- (10) Železniška proga je krog z dolžino 58 km in ravnim odsekom z dolžino 9 km, ki omogoča, da se dosežejo hitrosti do 520 km/h. Proga vključuje ovinke z velikim polmerom, ki skupaj s specifičnim nadvišanjem omogočajo vožnjo pri določeni hitrosti in bočnem pospešku.
- (11) Španija je navedla, da je železniška proga zasnovana za uporabo pri homologaciji železniškega voznega parka, ki vozi s hitrostjo do 520 km/h, in ustreza homologaciji na ovinkih z velikim in zelo velikim polmerom ⁽⁴⁾.
- (12) Proga je prav tako opremljena z dvema odsekoma dvotirnih prog in ploščadi, ki se lahko uporabljajo za homologacijo železniškega voznega parka, ki vozi s hitrostjo 250 km/h ⁽⁵⁾ ali manj, ter za testiranje infrastrukture in nadgradnje.
- (13) Proga je opremljena s povezovalnimi odcepi, ki se lahko uporabijo za homologacijo na majhnih in zelo majhnih ovinkih.
- (14) Pomožni obrati vključujejo Integrirani center za železniške storitve (Centro Integral de Servicios Ferroviarios – CISF), v katerem so laboratoriji, pisarne in prostori za usposabljanje. Laboratorije sestavlja večnamensko območje za delavnice in pripravo testiranja, ki bi moralo omogočati sestavljanje in razstavljanje vlakovne opreme, naloge razvoja različnih sistemov na vozilu ter raziskovalne, razvojne in inovacijske dejavnosti (R&R&I). Del tega območja je namenjen testiranju v zvezi z optimalnim vedenjem železniškega voznega parka za potrjevanje in odobritev železniških vozil v prihodnosti.
- (15) Pomožni obrati prav tako vključujejo tirnice za posebno testiranje, večnapetostno postajo za zagotavljanje električne energije za proge in center za kontrolo prometa.

⁽³⁾ Večregionalni operativni program „Raziskave, razvoj in inovacije (R&R&I) podjetij za podjetja – sklad za tehnologijo“, ki ga je Komisija sprejela 7. decembra 2007 (Sklep C/2007/6316). Program predviđi podporo Skupnosti v vseh španskih regijah v okviru ciljev „konvergenca“ ter „regionalna konkurenčnost in zaposlovanje“.

⁽⁴⁾ Druga predložitev španskih organov, prejeta in evidentirana 20. maja 2014, str. 12, potrjena v njihovi predložitvi z dne 22. januarja 2015.

⁽⁵⁾ Kot je opisano v oddelku 2.3.1 spodaj, je projekt doživel spremembe tehnične zasnove med začetno fazo študije izvedljivosti, dokler ni aprila 2013 dosegel svoje končne oblike, ko je družba ADIF projekt predložila Ministrstvu za javna dela in promet.

- (16) Zgraditev in upravljanje železniške proge bi se zaupalo javno-zasebnemu partnerstvu, ki bi združevalo družbo ADIF (Administrador de Infraestructura ferroviaria, glej uvodno izjavo 24) in konzorcij podjetij. Konzorcij podjetij bi moral imeti pravno obliko subjekta s posebnim namenom (Sociedad de Propósito Específico – SPE) ⁽⁶⁾, ki bo odgovoren za zgraditev testnega centra in potem za njegovo upravljanje v obdobju 25 let. Družbo ADIF se imenuje za lastnika CEATF.
- (17) Pred razpisom za zbiranje ponudb, ki je bil objavljen v Uradnem listu Španije 2. julija 2013 ⁽⁷⁾, so španski organi navedli, da so potekala srečanja z morebitnimi zainteresiranimi družbami in da so se izvajale usklajene raziskave. Po njihovem mnenju so odgovori potrdili visoko stopnjo zanimanja v zasebnem sektorju za izvedbo projekta ⁽⁸⁾. Družbe, ki so pokazale veliko zanimanje za projekt, so družbe iz gradbenega sektorja (40,43 % izpolnjenih vprašalnikov) in proizvajalci železniškega voznega parka (12,76 % izpolnjenih vprašalnikov). Izrazile so interes za sodelovanje pri projektu in prevzemanje tveganj, vendar ob določenih jamstvih glede svojih naložb, saj informacije o dobičkonosnosti, ki so bile na voljo v času študije, niso zadostovale, da bi se trdno zavezale ⁽⁹⁾.
- (18) Vendar je bil prvi razpis za izbiro subjekta s posebnim namenom razglašen za ničnega oktobra 2013, ker noben ponudnik ni izrazil interesa za projekt. Postopek izbire ponudnika je bil potem začasno prekinjen med čakanjem na končni sklep Komisije glede projekta.
- (19) Španski organi so potrdili, da naj bi se v CEATF opravljale samo gospodarske dejavnosti. Če bi ADIF ali njegova hčerinska družba ADIF Alta Velocidad center uporabila za lastno testiranje, bi to storila pod enakimi pogoji kot drugi uporabniki v 25 letih obdobja veljavnosti pogodbe.
- (20) Španski organi so navedli, da trenutno v Evropi delujejo trije železniški testni centri (Cerhenice (Velim) v Češki republiki, Wildenrath v Nemčiji in Valenciennes v Franciji). Po njihovih navedbah ti objekti omogočajo testiranje samo pri nizkih hitrostih (glej tabelo 1 spodaj).

Tabela 1

Primerjava med drugimi delujočimi železniškimi testnimi centri v Evropi, enemu iz ZDA in CEATF

	Velim (Češka republika)	Wegberg-Wilden- rath (Nemčija)	Valenciennes ⁽¹⁾ (Francija)	TTCI – Puebla (ZDA)	CEATF (Španija)
Leto zgraditve	1963	1997	1999	1998	Zgraditev načrto- vana
Število prog	2	5	4	4	1
Dolžina (km)	3,9 in 13,3	od 0,4 do 6,1	od 1,6 do 2,7	od 5,6 do 21,7	ravnina 9 krog 58
Največja hitrost (km/h)	210	160 (velika proga)	110	265 (velika proga)	520
Lastnik	Železniški raz- iskovalni inšti- tut, podružnica nacionalnega že- lezniškega pre- voznika	Siemens	CEF SA (61 % v lasti Alstoma)	Združenje ame- riških železnic	Nacionalni žele- zniški prevoznik – ADIF

Vir: španski organi

⁽¹⁾ <http://www.c-e-f.fr>⁽⁶⁾ Glej oddelek 2.4 sklepa o začetku postopka za podrobnejši opis.⁽⁷⁾ Uradni list Španije (BOE) št. 157, 2. julij 2013.⁽⁸⁾ Deloitte, „Končne ugotovitve v zvezi z izpolnjenimi vprašalniki o projektu za razvoj, zgraditev, vzdrževanje in upravljanje železniškega kroga družbe ADIF v Antequeri v okviru javno-zasebnega partnerstva“, 8. oktober 2012.⁽⁹⁾ Povzetek poročila revizijske hiše Deloitte, ponatisnjene v predložitvi španskih organov z dne 22. januarja 2015.

- (21) Španski organi so navedli, da španski proizvajalci železniškega voznega parka za testiranje na tirih najpogosteje uporabljajo objekte, ki jih ponujata Velim in Wildenrath, prav tako pa tudi testni center TTCI iz Pueble v Združenih državah.
- (22) Testiranje železniškega voznega parka za visoke hitrosti se izvaja tudi na železnicah v komercialni uporabi, katerih največja konstrukcijsko določena hitrost je 350 km/h, pri čemer se testiranje izvaja pri hitrostih do 385 km/h, kot to zahteva standard (10 % nad nazivno hitrostjo vlaka). Testiranje se izvaja ponoči, ko ni komercialnih potniških železniških storitev.

2.2 Upravičenec

- (23) ADIF je kot predvideni lastnik centra zaprosil za javna sredstva za zgraditev CEATF.
- (24) ADIF, ustanovljen leta 2005, je družba v 100 % državni lasti, za njeno delovanje pa je odgovorno Ministrstvo za javna dela in promet (Ministerio de Fomento). ADIF je lastnik španske železniške infrastrukture in je odgovoren za njeno upravljanje (zgraditev, vzdrževanje, popravila in administracija).
- (25) Nova družba v javni lasti z imenom ADIF Alta Velocidad je bila ustanovljena s kraljevo zakonsko uredbo 15 z dne 13. decembra 2013 o prestrukturiranju družbe ADIF ⁽¹⁰⁾. Posledično je zdaj oddelek, odgovoren za zgraditev in upravljanje konvencionalnega železniškega omrežja (ADIF), ločen od oddelka, zadolženega za upravljanje železniških prog za visoke hitrosti (ADIF Alta Velocidad).
- (26) Po navedbah španskih organov dejavnosti družbe ADIF vključujejo zgraditev in administracijo železniške infrastrukture, ki zajema tire, postaje in tovarne terminale, upravljanje železniškega prometa, razdeljevanje zmogljivosti železniškemu prevoznikom, pobiranje pristojbin za uporabo infrastrukture, postaj in tovarnih terminalov ter upravljanje lastnih sredstev (kot je portfelj industrijske in intelektualne lastnine). Te dejavnosti so gospodarske dejavnosti. Druge gospodarske dejavnosti vključujejo najem prostorov za trgovine, trgovinske sejme, razstave, stojnice, promocije ali predstave na postajah družbe ADIF ⁽¹¹⁾. Te dejavnosti predstavljajo 99,97 % prihodkov družbe ADIF. Vendar so španski organi navedli, da lahko ADIF izvaja tudi druge dejavnosti, ki so po njihovem mnenju negospodarske narave, na primer raziskave in razvoj (R&R).

2.3 Opis ukrepa pomoči

2.3.1 Zasnova projekta, pravna podlaga in financiranje

- (27) Februarja 2009 je Ministrstvo za javna dela in promet družbi ADIF zaupalo nalogo poiskati izvedljive možnosti za objekt za železniško testiranje, ki bi omogočal R&R&I za napredne rešitve v železniškem sektorju za visoke hitrosti.
- (28) 15. decembra 2009 sta ADIF in Svet Andaluzije (Junta de Andalucía preko svojega Sveta za inovacije, znanost in podjetja) formalizirala memorandum o soglasju, s čimer sta se obe instituciji obvezali, da ustanovita Železniški tehnološki center (Centro de Tecnologías Ferroviarias – CTF ⁽¹²⁾) v Andaluzijskem tehnološkem parku ter objekt za železniško testiranje, in sicer CEATF, v provinci Malaga.
- (29) Prva različica projekta, ki je bila 1. junija 2010 predstavljena Ministrstvu za javna dela in promet, je vključevala zgraditev glavne krožne proge z dolžino 57 km za vlake za visoke hitrosti (z največjo hitrostjo testiranja 450 km/h) in dveh sekundarnih prog (z dolžinama 20 km in 5 km) za testiranje podzemnih železnic in tramvajev (z največjo hitrostjo 220 km/h). Obravnavane so bile različne lokacije za glavno progo in različne možnosti oblikovanja. Prvotni dokument je predstavil štiri alternative za glavno progo in dve za sekundarni prog, pripravljen pa je bil zato, da bi se začela presoja vpliva projekta na okolje.

⁽¹⁰⁾ Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, objavljena v Uradnem listu Španije (BOE) št. 299 z dne 14. decembra 2013.

⁽¹¹⁾ Komercialno jih upravlja oddelek za potniške postaje družbe ADIF (vir: www.adif.es).

⁽¹²⁾ Železniški tehnološki grozd, ki deluje v isti regiji, glej uvodno izjavo 12 sklepa o začetku postopka.

- (30) Vzporedno s študijami družbe ADIF, zasnovanimi za opredelitev najprimernejše možnosti za železniški testni center za visoke hitrosti, je Španija predloge za takšen projekt vključila v svoj operativni program (v skladu z Uredbo Sveta (ES) št. 1083/2006 ⁽¹³⁾), da bi pridobila sredstva ESRR ⁽¹⁴⁾.
- (31) 1. decembra 2010 je ADIF začasno odobril „Informativno študijo za objekte testiranja in eksperimentiranja, povezane z železniškim tehnološkim centrom družbe ADIF v Malagi“. Dokument je predstavil analizo več meril za dve alternativni glavne proge (1A in 1B) in dve alternativni sekundarne proge (1B1 in 1B2). Sklepna ugotovitev dokumenta je bila, da sta alternativni 1B in 1B1 najprimernejši.
- (32) Sporazum (*convenio de colaboración*) za financiranje zgraditve in opreme železniškega centra za tehnologijo za visoke hitrosti je bil 27. decembra 2010 podpisan med Ministrstvom za znanost in inovacije ter družbo ADIF. Zlasti se je država strinjala, da družbi ADIF zagotovi financiranje v obliki posojil in nepovratnih sredstev. Nepovratna sredstva so bila označena kot „predplačilo“ iz sredstev ESRR ⁽¹⁵⁾.
- (33) ADIF je začel od države prejemati plačila januarja 2011. Po navedbah španskih organov ⁽¹⁶⁾ so se ta predplačila delno uporabila za študije izvedljivosti in delno za zgraditev laboratorijev (CISF) na lokaciji v regiji Antequere, kjer naj bi se projekt CEATF ustanovil.
- (34) Po dolgem upravnem in posvetovalnem postopku ter po nekaj pripombah med prvimi javnimi posvetovanji se je ADIF odločil, da ponovno pretehta obseg projekta. Nova alternativa (1C), ki je zajemala progo, na kateri lahko vlaki na ravnem odseku dosežejo hitrost 520 km/h, in ki je odstranila sekundarne proge (ter jih nadomestila z dvema predeloma tirov, povezanih z glavno progo), je bila vključena v dokumente in nadalje analizirana.
- (35) ADIF je potem izvedel dodatno preiskavo in pripravil „Osnovni načrt za testne in raziskovalne objekte Železniškega tehnološkega centra družbe ADIF v Malagi. Glavna in sekundarna proga ter povezave“. Ta dokument, ki je temeljil na alternativni 1C, je projekt predstavil, kot je opisano v oddelku 2.1 zgoraj. Ta načrt je bil predložen generalnemu direktoratu za železnice Ministrstva za javna dela in promet, ki se je odločil 8. aprila 2013 začeti javno posvetovanje ⁽¹⁷⁾.
- (36) Po javnem posvetovanju je bil 27. junija 2013 projekt odobren na ministrski ravni (odobril ga je generalni direktorat za železnice Ministrstva za javna dela in promet), potrebna pa je bila še končna odobritev Sveta ministrov.
- (37) 28. junija 2013 je Svet ministrov uradno odobril projekt ⁽¹⁸⁾ in njegovo financiranje ter pooblastil Ministrstvo za javna dela in promet, da objavi razpis, preko družbe ADIF, za zgraditev in izkoriščanje CEATF ⁽¹⁹⁾.
- (38) Posledično je financiranje priglasenega projekta najprej temeljilo na sporazumu z dne 27. decembra 2010, potem pa na Sklepu Sveta ministrov z dne 28. junija 2013.

⁽¹³⁾ Uredba Sveta (ES) št. 1083/2006 z dne 11. julija 2006 o splošnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu in Kohezijskem skladu ter razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1260/1999 (UL L 210, 31.7.2006, str. 25).

⁽¹⁴⁾ Zapisnik srečanja „Comité de seguimiento del programa operativo de I+D+I por y para el beneficio de las empresas – Fondo tecnologico 2007-2013“ – 11. junij 2010. Odboru predseduje generalni direktor za ESRR v španskem Ministrstvu za gospodarstvo, udeležijo pa se ga predstavniki udeležencev v operativnem programu (javne uprave in družbe) in Komisija.

⁽¹⁵⁾ Španski organi so besedilo sporazuma predložili z elektronsko pošto dne 2. julija 2015.

⁽¹⁶⁾ Sporočila po elektronski pošti španskih organov z dne 1. in 8. junija 2015, potrjena v predložitvi z dne 13. novembra 2015, str. 5 in njene priloge.

⁽¹⁷⁾ Objava v Uradnem listu Španije (BOE), 17. april 2013.

⁽¹⁸⁾ V skladu s tehničnimi značilnostmi, ki so natančno določene (največja hitrost, število in oblika prog, lokacija ter vrsta železniškega voznega parka za testiranje).

⁽¹⁹⁾ Resolucija državnega oddelka za infrastrukturo, promet in stanovanjsko gradnjo, ki podpre projekt ter predstavi njegove cilje in prihodnji postopek. Glej uvodno izjavo 10 sklepa o začetku postopka.

2.3.2 Instrument pomoči

- (39) V skladu s sklepom z dne 28. junija 2013 skupni stroški projekta znašajo 358,6 milijona EUR ⁽²⁰⁾. Javno financiranje krije celotne stroške projekta, dodeli pa ga Ministrstvo za gospodarstvo in konkurenčnost na naslednji način:
- (a) 99,6 milijona EUR v obliki posojil (91,3 milijona EUR iz Convenio INNVENTA 2010, 1,7 milijona EUR iz Programa INNPLANTA 2010 in 6,6 milijona EUR iz Programa INNPLANTA 2011) ⁽²¹⁾.
 - (b) 259 milijonov EUR v obliki nepovratnih sredstev, plačanih iz splošnega državnega proračuna in označenih kot „predplačila“ iz sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR) (253,2 milijona EUR iz Convenio INNVENTA 2010, 3,9 milijona EUR preko razpisov iz Programa INNPLANTA 2010 in 1,9 milijona EUR iz Programa INNPLANTA 2011).
- (40) V zvezi s posojili, ki se dodelijo družbi ADIF za projekt in ki so opisana v uvodni izjavi 39(a), so španski organi navedli naslednje podrobnosti:

Tabela 2

Struktura in odplačilo posojil projekta CEATF

PROGRAM	OBRESTNA MERA (v %)	OBDOBJE ODPLAČEVANJA	NAJVIŠJI ZNESEK (v mio. EUR)
INNVENTA 2010	1,17	2016–2024	91,3
INNPLANTA 2010	1,17	2015–2025	1,7
INNPLANTA 2011	0,00	2014–2018	0,8
	3,06	2015–2025	5,8
			99,6

Vir: španski organi.

- (41) Posojila se obrestujejo po različnih obrestnih merah, odvisno od tranš in programov, v skladu s katerimi so dodeljena.
- (42) Za primerjavo obrestnih mer zgoraj navedenih posojil z dejanskimi tržnimi obrestnimi merami so španski organi predložili seznam komercialnih posojil, ki so bila dodeljena družbi ADIF/ADIF Alta Velocidad v zadnjih petih letih skupaj z njihovimi pogoji ⁽²²⁾ (z izjemo EIB):
- (a) Leta 2010 je bilo družbi ADIF dodeljenih sedem posojil: tri s fiksno obrestno mero od 4,036 % do 4,580 %, štiri pa so bila dodeljena s spremenljivo obrestno mero, izračunano po obrestni meri Euribor za 3 do 12 mesecev, kateri je bila dodana marža 100 do 170 baznih točk, odvisno od trajanja posojila;
 - (b) Leta 2011 je bilo družbi ADIF dodeljenih 11 posojil s spremenljivo obrestno mero, izračunano po obrestni meri Euribor za 3 do 6 mesecev, kateri je bila dodana marža 210 do 250 baznih točk, odvisno od trajanja posojila. 8. aprila 2011 na primer je bilo družbi ADIF dodeljeno posojilo 75 milijonov EUR s trajanjem sedem let in s spremenljivo obrestno mero, izračunano po obrestni meri Euribor za šest mesecev, kateri je bila dodana marža 230 baznih točk (s triletnim obdobjem odloga in polletnim povračilom);

⁽²⁰⁾ Natančni znesek je 358 552 309,00 EUR, zaokroženih na 358,6 milijona EUR; glej Sklep Sveta ministrov z dne 28. junija 2013. [http://prensa.adif.es/ade/u08/GAP/Prensa.nsf/0/80A8FA05AE117307C1257B9B00284BC1/\\$file/130628%20Anillo%20Ferroviario%20Antequera%20Consejo%20Ministros.pdf?OpenElement](http://prensa.adif.es/ade/u08/GAP/Prensa.nsf/0/80A8FA05AE117307C1257B9B00284BC1/$file/130628%20Anillo%20Ferroviario%20Antequera%20Consejo%20Ministros.pdf?OpenElement)

⁽²¹⁾ Vir: str. 85 prijavnega memoranduma (september 2013), dopolnjenega s sporočilom po elektronski pošti z dne 2. julija 2015 in predložitvijo z dne 13. novembra 2015. Struktura financiranja v obliki nepovratnih sredstev (označenih kot „predplačila nepovratnih sredstev“) in posojil izvira iz sporazuma, podpisanega leta 2010, vendar je bil proračun posodobljen po sklepu, ki je bil sprejet 28. junija 2013.

⁽²²⁾ Navedli so vsa posojila, ki sta jih prejela ADIF in ADIF Alta Velocidad, vendar z veljavnostjo od 1. januarja 2013, kar je datum, na katerega se je ADIF razdelil na družbi ADIF in ADIF Alta Velocidad. Sredstva, povezana z železniško progo, so ostala znotraj družbe ADIF.

- (c) Komisija ugotavlja, da se je marža baznih točk, dodana posojilom, ki so bila dodeljena družbi ADIF, leta 2013 in 2014 povečala, in sicer na 450 baznih točk ⁽²³⁾.

2.3.3 Sredstva, ki so bila družbi ADIF že izplačana

- (43) Španija je prav tako navedla, da je do novembra 2015 ADIF prejel skupni neto znesek 139,9 milijona EUR, ki so ga sestavljala „predplačila nepovratnih sredstev“ in posojila. Tabele 3, 4 in 5 spodaj podrobno opisujejo financiranje, ki ga je ADIF prejel od januarja 2011 naprej:

Tabela 3

Posodobljeni podatki o zneskih, ki jih je prejel ADIF – november 2015

(v mio. EUR)

	INNVENTA	INNPLANTA 2010	INNPLANTA 2011	SKUPAJ (neto)
Predplačila nepovratnih sredstev	130,0	3,9	1,25	135,2
Posojila	—	1,7	3,0	4,7
SKUPAJ	130,0	5,6	4,2	139,9

Vir: španski organi.

Tabela 4

Podrobnosti o tranšah nepovratnih sredstev

PREDPLAČILA NEPOVRATNIH SREDSTEV				
	Datum	Dejavnost		Zneski (v EUR)
Convenio Innventa				
(1)	17.1.2011			30 000 000
(2)	17.1.2012			100 000 000
			Skupaj Innventa (1 + 2)	130 000 000
Programa Innplanta 2010				
(3)	17.1.2011	Akt 2		3 023 790
(4)	11.1.2012	Akt 2		966 210
(5)	28.2.2013	Akt 2	povračilo	– 25 084
			Skupaj Innplanta 2010 (3 + 4 + 5)	3 964 916

⁽²³⁾ Leta 2012 je bila fiksna obrestna mera 4,884 %, spremenljiva obrestna mera pa se je izračunala po obrestni meri Euribor za 3 do 6 mesecev, kateri je bila dodana marža 275 do 400 baznih točk, odvisno od trajanja posojila. Leta 2013 je bila fiksna obrestna mera 6,28 %, spremenljiva obrestna mera pa se je izračunala po obrestni meri Euribor za 6 mesecev, kateri je bila dodana marža 400 do 450 baznih točk, odvisno od trajanja posojila.

PREDPLAČILA NEPOVRATNIH SREDSTEV				
	Datum	Dejavnost		Zneski (v EUR)
	Programma Innplanta 2011			
(6)	2.5.2012	Akt 16		161 000
(7)	13.2.2013	Akt 16		857 500
(8)	10.1.2014	Akt 16		857 500
(9)	16.7.2014	Akt 16	povračilo	– 627 591
			Skupaj Innplanta 2011 (6 + 7 + 8 + 9)	1 248 409
(10)	Skupaj vsi izplačani programi (1 + 2 + 3 + 4 + 6 + 7 + 8)		135 866 000	
(11)	Skupaj vsi povrnjeni programi (5 + 9)		– 652 675	
	Skupaj vsi preostali programi (neto) (10 + 11)		135 213 325,00	

Vir: španski organi.

Tabela 5

Podrobnosti o tranšah posojil, za katere se bodo uporabile obrestne mere

POSOJILA					
	Datum	Dejavnost	Obrestna mera (v %)		Zneski (v EUR)
	Convenio Innventa				
				Skupaj	00
	Programa Innplanta 2010				
(1)	17.1.2011	Akt 2	1,17		1 295 910
(2)	11.1.2012	Akt 2	1,17		414 090
(3)	28.2.2013	Akt 2	1,17	povračilo	– 10 750
				Skupaj Innplanta 2010 (1 + 2 + 3)	1 699 250

POSOJILA					
	Datum	Dejavnost	Obrestna mera (v %)		Zneski (v EUR)
	Programma Innplanta 2011				
(4)	2.5.2012	Akt 13	3,06		236 000
(5)	13.2.2013	Akt 13	3,06		5 087 000
(6)	27.11.2013	Akt 13	3,06	<i>povračilo</i>	– 2 839 388
(7)	2.5.2012	Akt 16	3,06		69 000
(8)	13.2.2013	Akt 16	3,06		367 500
(9)	10.1.2014	Akt 16	3,06		367 500
(10)	16.7.2014	Akt 16	3,06	<i>povračilo</i>	– 268 467
				Skupaj Innplanta 2011 (4 + 5 + 6 + 7 + 8 + 9 + 10)	3 019 145
(11)	Skupaj vsi izplačani programi (1 + 2 + 4 + 5 + 7 + 8 + 9)			7 837 000	
(12)	Skupaj vsi povrnjeni programi (3 + 6 + 10)			– 3 118 605	
	Skupaj vsi preostali programi (neto) (11 + 12)			4 718 395	

Vir: španski organi.

(44) Skupni ⁽²⁴⁾ znesek, ki ga je španska država izplačala družbi ADIF, je 143 703 000 EUR, sestavlja ga pa 135 866 000 EUR v nepovratnih sredstvih in 7 837 000 EUR v posojilih. Komisija ugotavlja, da je v obdobju 2011–2014 glede na informacije, ki so jih predložili španski organi, ADIF že povrnil 652 675 EUR nepovratnih sredstev in 3 118 605 EUR posojil. Po navedbah španskih organov 139 931 720 EUR (neto) ostaja neporavnanih, kar vključuje 135 213 325 EUR v nepovratnih sredstvih in 4 718 395 EUR v posojilih. Španski organi so navedli, da je od tega zneska ADIF že porabil 20,46 milijona EUR ⁽²⁵⁾.

(45) V okviru formalne preiskave so španski organi potrdili, da je 20,46 milijona EUR, ki je že bilo porabljenega, izviralo iz zgoraj navedenih programov (INNVENTA 2010, INNPLANTA 2010 in 2011) in da nobenih izdatkov niso krila sredstva družbe ADIF, ki izvirajo iz njenih gospodarskih dejavnosti. Poleg tega so predložili seznam podpisanih pogodb in opravljenih del (glej uvodno izjavo 33, ki se nanaša na opravljena dela). Vsaka pogodba je bila kategorizirana glede na njen predmet in sestavni del celotnega projekta, za katerega je bila sklenjena. ADIF je porabil 6,54 milijona EUR za študije in predhodna dela za testno progo ter 13,92 milijonov EUR za zgraditev in opremo CIFS.

⁽²⁴⁾ Znesek 139 931 720 EUR je že neto delnega povračila posojil in nepovratnih sredstev.

⁽²⁵⁾ 19,8 milijona EUR, navedenega v predložitvi z dne 20. maja 2014, Priloga II „negativne posledice neuresničitve projekta“, str. 10. Posodobljeno na 20,46 milijona EUR v predložitvi španskih organov z dne 28. septembra 2015.

3. SKLEP O ZAČETKU FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE

(46) Komisija je v sklepu o začetku postopka izrazila dvome glede:

(a) domnevne odsotnosti pomoči:

- na ravni družbe ADIF. V zvezi s tem je Komisija ugotovila, da je ADIF javno podjetje, ki opravlja gospodarske in negospodarske dejavnosti, prejema pa javno financiranje, ki ga izplača Ministrstvo za gospodarstvo in konkurenčnost (državna sredstva). Ker se pomoč družbi ADIF dodeli za namene opravljanja gospodarskih dejavnosti (oddajanje objektov tretjim osebam, glej uvodno izjavo 19) in ker je ADIF določen kot lastnik infrastrukture zunaj kakršnega koli razpisnega postopka, se zdi, da je pri ukrepu šlo za državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe v korist družbe ADIF;
- na ravni subjekta s posebnim namenom. Čeprav bi bilo mogoče sklepati o odsotnosti državne pomoči, če bi razpisni postopek omogočal, da se gospodarsko najugodnejša ponudba ujema z vrednostjo koncesije, je bil razpis, ki se je začel julija 2013, oktobra 2013 razveljavljen, nadaljnjih konkurenčnih izbirnih postopkov pa ni bilo. Zato so bili v sklepu o začetku postopka izraženi dvomi o prisotnosti pomoči na tej ravni ⁽²⁶⁾;
- na ravni uporabnikov centra CEATF. Čeprav bi bila infrastruktura odprta vsem morebitnim uporabnikom, je odsotnost uresničljivega poslovnega načrta pri Komisiji sprožila dvome o tem, ali bi predvidene cene dostopa dejansko odražale tržne ravni.

(b) zakonitosti pomoči:

- Na podlagi informacij, ki so bile na voljo na datum sprejetja sklepa o začetku postopka, je Komisija ugotovila, da je bilo pred priglasitvijo ukrepa Komisiji porabljenih 19,8 milijona EUR, in povprašala o zasebni ali javni naravi sredstev, uporabljenih za dela, ki so bila opravljena pred priglasitvijo zadevnega ukrepa;

(c) združljivosti takšnega financiranja z okvirom Komisije za državno pomoč za raziskave in razvoj ter inovacije (v nadaljevanju: okvir R&R&I) ⁽²⁷⁾:

- Komisija je izrazila pomisleke glede prispevka projekta k dobro opredeljenemu cilju skupnega interesa, njegove nujnosti in ustreznosti, spodbujevalnega učinka pomoči ter njegove sorazmernosti. Poleg tega je Komisija navedla, da ni mogoče izključiti neupravičenih negativnih učinkov za konkurenco in trgovino.

4. PRIPOMBE ZAJINTERESIRANIH STRANI

(47) Kot je navedeno v uvodni izjavi 5, je deset družb, ki delujejo v železniškem sektorju, med formalnim postopkom preiskave predložilo svoje pripombe.

(48) Prvič, večina jih je dvomila o obstoju povpraševanja po testnem objektu za tako visoke hitrosti (torej nad 385 km/h) in opozorila na to, da je trenutno železniški sektor za visoke hitrosti v Evropi omejen na 320/350 km/h ⁽²⁸⁾. Po navedbah enega železniškega prevoznika hitrost 300 km/h predstavlja optimalno ravnovesje med porabo energije in časom potovanja v smislu tržne učinkovitosti.

(49) S tehničnega vidika sta dve družbi navedli, da so proge za visoke hitrosti zdaj tiri z gramozno gredo, ki omogočajo železniškemu voznemu parku, da vozi pri hitrostih do 350 km/h. Znatno povečanje komercialne hitrosti bi zahtevalo spremenjeno infrastrukturo in zamenjavo obstoječih tirov z betonskimi ploščami, kar bi pomenilo izjemno visoke stroške naložb in delovanja. Ker se stroški izkoriščanja in vzdrževanja za komercialne železniške tire povečajo s povišanjem hitrosti, bi zaradi posledičnih cen vozovnic za potnike delovanje postalo nekonkurenčno v primerjavi z zračnim prevozom.

⁽²⁶⁾ Glej uvodno izjavo 43 sklepa o začetku postopka.

⁽²⁷⁾ UL C 198, 27.6.2014, str. 1.

⁽²⁸⁾ Komercialne hitrosti do 350 km/h bi zahtevale izvajanje testiranj pri največji hitrosti 385 km/h.

- (50) Drugič, kar zadeva testiranje samo, je eden proizvajalec železniškega voznega parka poudaril, da četudi takšni objekti omogočajo napredno testiranje, potrjevanje in odobritev za opremo železniškega voznega parka za visoke hitrosti, elemente infrastrukture in nadgradnje, se lahko nekatera posebna testiranja bolje izvajajo neposredno na komercialnih železnicah, torej na pravi infrastrukturi. Poleg tega je drug proizvajalec železniškega voznega parka navedel, da bi proizvedeni vlaki bili dodatno testirani na običajnem omrežju v namembni državi. Obe pripombi ponazarjata odsotnost povpraševanja.
- (51) Poleg tega družba, ki zagotavlja okolje testiranja, ugotavlja, da je virtualno testiranje preko naprednih platform IKT že mogoče izvajati in da bi to lahko bila stroškovno učinkovita rešitev za testiranje za visoke hitrosti v prihodnosti, saj bo odpravila stroške delovanja in vzdrževanja fizičnih objektov za testiranje ter s tem močno zmanjšala proračun železniških družb za R&R.
- (52) Tretjič, samo ena družba, ki prav tako zagotavlja testiranje za material, je izjavila, da bi bil CEATF priložnost za nove razvojne projekte. Dve drugi družbi sta navedli, da bi izkoristili objekt za testiranje, če bi bil zgrajen.
- (53) Ena izmed teh dveh družb je izjavila, da bi bil lokalni testni center lahko konkurenčna prednost za španske proizvajalce železniškega voznega parka, ustanovljene znotraj nacionalnega ozemlja.
- (54) Četrtrič, kar zadeva zgraditev in delovanje testnega centra, so nekatere zainteresirane strani poudarile, da bi bil potreben jasan in trden poslovni primer, da bi izpeljale takšen projekt. Veliko predložitvev je prav tako poudarilo potrebo po tem, da testni center, če je zgrajen in začne delovati, zagotovi odprt in nediskriminatoren dostop pod tržnimi pogoji.
- (55) Končno, več tretjih oseb je komentiralo geografsko lego objekta CEATF. Poudarjajo, da je južna Španija daleč od velike večine evropskih železniških podjetij in proizvajalcev železniškega voznega parka. Takšna lokacija predstavlja precejšnje tveganje in stroške, ker je prevoz prototipov vlakov zelo drag, kar bi neizogibno zagotovilo prednost španskim proizvajalcem železniškega voznega parka.

5. PRIPOMBE ŠPANIJE

5.1 Obstoje pomoči

- (56) Španski organi so delno pregledali svoje stališče kar zadeva obstoj pomoči, zlasti v zvezi z morebitnim izkrivljanjem konkurence, ki bi nastalo zaradi pomoči. Navedli so, da je mogoče razlikovati tri stopnje hitrostnega testiranja, pri katerem projekt CEATF lahko konkurira drugim objektom, ki se nahajajo v Evropski uniji, ali pa tudi ne:
- (a) testiranje pri hitrostih pod 210 km/h: Španski organi so potrdili, da izvajanje takšnega testiranja v CEATF lahko konkurira testiranju, ki se izvaja v drugih objektih v Evropi. Vendar so izjavili, da center CEATF ne bi imel nobenih prednosti kar zadeva takšno testiranje, ker bi bili fiksni stroški za izkoriščanje in vzdrževanje v Antequeri previsoki v primerjavi z drugimi centri, zasnovanimi za delovanje pri takšnih hitrostih;
- (b) testiranje pri hitrostih med 210 in 385 km/h: Španski organi so priznali, da bi lahko obstajala konkurenca znotraj tega segmenta med testiranjem, ki bi se izvajalo v CEATF, in testiranjem, ki se izvaja na obstoječih komercialnih železniških tirih. Vendar so španski organi navedli, da je to testiranje samo majhen del celotnega testiranja v zvezi z elementi infrastrukture in nadgradnje tirov, železniškega voznega parka ter njihove interakcije. Takšno testiranje bi zato bilo omejeno na določene vrste železniškega voznega parka, ki se testira v „klasičnih“ pogojih uporabe. Poleg tega, kot je navedeno zgoraj, so španski organi navedli, da bi bili stroški tega testiranja previsoki za konkurenčnost v objektu CEATF;
- (c) testiranje pri hitrostih nad 385 km/h: Španski organi trdijo, da se zaradi pomanjkanja trga za testiranje pri takšnih hitrostih dela financiranja, ki ustreza zgraditvi testnega objekta za testiranje pri hitrostih nad 385 km/h, ne bi smelo obravnavati kot pomoč.

- (57) Španski organi so vztrajali pri dejstvu, da bi bilo treba razlikovanje med testiranjem pri različnih hitrostih obravnavati kot teoretično, ker bi bila v praksi možnost izvajanja testiranja pri hitrostih pod 210 km/h ali med 210 in 385 km/h v CEATF omejena zaradi visokih stroškov vzdrževanja in delovanja.
- (58) Španija je delno na novo preučila svoj začetni položaj kar zadeva obstoj pomoči in v zaključku meni, da bi bilo treba kot državno pomoč obravnavati izključno financiranje zgraditve elementov CEATF, ki omogočajo testiranje pri hitrosti pod 385 km/h, in da bi bilo treba financiranje oceniti v skladu z okvirom R&R&I. V svoji predložitvi z dne 2. julija 2015 so španski organi predložili vrednotenje ter navedli, da ti stroški predstavljajo 25,1 % stroškov projekta in znašajo 90,2 milijona EUR brez DDV. Zato so ocenili, da se sredstev za del objektov CEATF, namenjenih testiranju pri hitrostih nad 385 km/h, ki znašajo 240,6 milijona EUR, ne bi smelo obravnavati kot pomoč ⁽²⁹⁾.

5.2 Združljivost

- (59) V svojih pripombah španski organi prav tako ponovno poudarjajo svoje stališče glede združljivosti državne pomoči:
- (a) objekt CEATF bi prispeval k cilju skupnega interesa, ker bi s povečanjem vlaganja v R&R&I ustrezal operativnemu programu pametne rasti za Španijo, ki je bil sprejet februarja 2015 ⁽³⁰⁾ in med cilje katerega spada tudi nadgradnja infrastrukture za R&R&I z namenom okrepiti inovativno sposobnost Španije. Po navedbah Španije ima država najbolj razširjeno omrežje za visoke hitrosti v Evropi in takšen objekt za testiranje bi lahko gotovo privedel do novih tehnoloških prebojev;
- (b) španski organi utemeljujejo potrebo po državni pomoči za ta projekt na podlagi multidisciplinarnega značaja testiranja, ki bi se izvajalo. Po njihovem mnenju zaradi raznolikega razpona dejavnosti družb, vpletenih v to testiranje (na primer družbe za javna dela, komunikacijo, signalizacijo, vleko, železniški vozni park), ne bi nobena družba dosegla kritične mase ali imela finančno sposobnost za izvedbo naložbe, primerljive z naložbo, ki je potrebna za CEATF, ali za pritegnitev in združitev drugih družb. Kar zadeva financiranje projekta in obstoj tržne nepopolnosti v obliki nepopolnih in nesimetričnih informacij, so španski organi potrdili, da je edini vir financiranja, ki je na voljo za zgraditev CEATF, javno financiranje, „ob upoštevanju študij dobičkonosnosti, ki jih je opravil ADIF“;
- (c) glede na zgoraj navedeno je Španija potrdila, da je ukrep pomoči ustrezen, ker je javno financiranje edini primeren instrument pomoči zaradi dejstva, da bi denarni tokovi projekta krili samo 8,13 % naložbe (primanjkljaj financiranja bi bil 91,87 %). Stanje glede denarnega toka prav tako pojasni, zakaj prvi razpis za izbiro subjekta s posebnim namenom ni bil uspešen, saj so družbe ocenile, da je denarni tok nezadosten za kritje začetne naložbe;
- (d) po mnenju španskih organov ima pomoč spodbujevalni učinek. Španija je vztrajala pri dejstvu, da bi kljub ekonomski analizi projekta, ki kaže negativno čisto sedanjo vrednost (v nadaljevanju: ČSV) – 362,5 milijona EUR, projekt imel iz socialno-ekonomskega vidika pozitiven ČSV 17,3 milijona EUR (ob upoštevanju ustvarjenih delovnih mest in drugih dejavnosti, ki bi nastale zaradi ustanovitve CEATF v regiji);
- (e) španski organi so navedli, da bi se moral za izračun zneska državne pomoči in največje intenzivnosti pomoči, ki velja za projekt, upoštevati samo tisti del naložbe, ki ustreza delu projekta, ki bi lahko učinkovito konkuriral drugim objektom (po njihovem mnenju torej 90,2 milijona EUR). Kot je navedeno v uvodni izjavi 58, po mnenju španskih organov ta del predstavlja 25,1 % celotne naložbe. Ker je intenzivnost pomoči, dovoljena za raziskovalno infrastrukturo, ki opravlja gospodarsko dejavnost, 60 %, kot je določeno v točki 89 okvira R&R&I, bi po njihovem mnenju ADIF moral zagotoviti samo 10 % naložbe ($0,4 \times 25,1 \% = 10 \%$). Kljub temu navajajo, da bi ADIF neposredno preskrbel 39,2 milijona EUR in s tem zagotovil večje financiranje, enako 20 % dela, ki ga ne krijejo prihodki od projekta, preko posojila, dodeljenega po obrestni meri 1,17 %. Poleg tega po mnenju Španije postopki za razpis in oddajo naročil zagotavljajo, da je pomoč čim bolj omejena. Zato menijo, da je pomoč sorazmerna in omejena na najmanjši potrebni znesek;

⁽²⁹⁾ Ker španski organi priznavajo, da obstajajo dodatni stroški, ki so skupni obema deloma objekta CEATF ter jih ni mogoče natančno ločiti in dodeliti vsakemu od delov, se teh vrednosti ne bi smelo obravnavati kot natančno razporeditev stroškov.

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

- (f) po mnenju Španije ne bo prišlo do neupravičenih negativnih učinkov na konkurenco in trgovino zaradi relativno podrejenega konkurenčnega položaja CEATF, ki ga povzročijo visoki stroški delovanja in vzdrževanja za testiranje pri hitrostih pod 210 km/h. Ker so stroški izkoriščanja in vzdrževanja proge za visoke hitrosti pomnoženi s 3 v primerjavi z običajno izkoriščeno progo, bi bil CEATF dejansko izključen iz trga za takšno testiranje.
- (g) Španija zagotavlja, da bo pomoč izpolnjevala vse zahteve po preglednosti, kot to zahtevajo veljavne uredbe Unije.
- (60) Kot je navedeno v uvodni izjavi 6, so bile pripombe, ki so jih predložile tretje osebe, španskim organom poslane 24. septembra 2015. Španski organi so v svojem odgovoru z dne 14. oktobra 2015 ugotovili, da so bile te pripombe zelo splošne kar zadeva perspektivo uporabe centra CEATF in so temeljile na pojmovanju vsake posamezne družbe o razvoju trga železniškega testiranja.

6. OCENA POMOČI

6.1 Obstoj pomoči

- (61) Člen 107(1) Pogodbe določa, da je „vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva s skupnim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.
- (62) Komisija bo preučila, ali se sredstva, dodeljena družbi ADIF na podlagi sporazuma z dne 27. decembra 2010, in skupno financiranje, dodeljeno za projekt na podlagi sklepa Sveta ministrov z dne 28. junija 2013, lahko šteje za pomoč.

6.1.1 Gospodarska dejavnost

- (63) Sodišče dosledno opredeljuje podjetja kot subjekte, ki opravljajo gospodarsko dejavnost, ne glede na njihov pravni status in način financiranja ⁽³¹⁾. Razvrstitev posameznega subjekta med podjetja je torej v celoti odvisna od njegovih dejavnosti.
- (64) Splošno sodišče je leta 1999 priznalo, da „zagotavljanje infrastrukture, kadar je subjekt odgovoren za njeno upravljanje,“ lahko predstavlja gospodarsko dejavnost ⁽³²⁾. Tako je jasno, da zgraditev infrastrukture, ki se bo komercialno izkoriščala, predstavlja gospodarsko dejavnost ⁽³³⁾.
- (65) V obravnavanem primeru je zgraditev CEATF neposredno povezana z njegovim izkoriščanjem in španski organi so potrdili, da so dejavnosti, ki bi se opravljale v CEATF, gospodarske narave. Te dejavnosti dejansko vključujejo storitve, ki se bodo ponujale na trgu.
- (66) Komisija meni, da sta zato zgraditev in izkoriščanje CEATF gospodarski dejavnosti.

6.1.2 Državna sredstva

- (67) Projekt se financira preko predplačil nepovratnih sredstev in posojil od Ministrstva za gospodarstvo in konkurenčnost. To so državna sredstva.

⁽³¹⁾ Sodba Sodišča z dne 12. septembra 2000 v združenih zadevah Pavlov in drugi, C-180/98 do C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, točka 74; sodba Sodišča z dne 10. januarja 2006 v zadevi Cassa di Risparmio di Firenze in drugi, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, točka 107.

⁽³²⁾ Sodba Splošnega sodišča z dne 12. decembra 2000 v zadevi Aéroports de Paris proti Komisiji, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, po pritožbi potrjena s sodbo Sodišča z dne 24. oktobra 2002 v zadevi Aéroports de Paris proti Komisiji, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617, točke 75 do 80.

⁽³³⁾ Glej sodbo Sodišča z dne 19. decembra 2012 v zadevi Mitteldeutsche Flughafen in Flughafen Leipzig-Halle proti Komisiji, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, točki 43 in 44, ter sodbo Sodišča z dne 14. januarja 2015 v zadevi Eventech, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, točka 42.

6.1.3 *Selektivna gospodarska prednost*

6.1.3.1 V korist družbe ADIF

- (68) Ukrep se dodeli samo enemu podjetju, družbi ADIF ⁽³⁴⁾, in je zato selektiven.
- (69) S tem, da prispeva k financiranju CEATF preko predplačil nepovratnih sredstev in posojil, ukrep družbi ADIF prinaša prednost.
- (70) Prvič, predplačila nepovratnih sredstev predstavljajo neposreden prenos državnih sredstev družbi ADIF, kar jasno predstavlja gospodarsko prednost.
- (71) Drugič, kar zadeva posojila, dodeljena družbi ADIF, je potrebno ugotoviti, ali obrestna mera ustreza tržni stopnji.
- (72) Sporočilo o spremembi metode za določanje referenčnih obrestnih mer in diskontnih stopenj ⁽³⁵⁾ (v nadaljevanju: sporočilo iz leta 2008) določa približek za tržne stopnje, ki se uporabljajo za posojila. V svoji predložitvi novembra 2015 so španski organi navedli, da so to metodologijo uporabili in dodali maržo 100 točk veljavni obrestni meri za Španijo. Potem so ocenili obresti, ki so bile prihranjene zaradi razlike med tržno obrestno mero in obrestno mero programa, ob upoštevanju posebnih pogojev vsakega posojila (amortizacija, trajanje in obdobje odloga). Prišli so do ugotovitve, da so veljavne tržne mere za tranše v okviru programa Innplanta 2010 višje od veljavnih obrestnih mer v okviru programa, vendar nižje od veljavnih tržnih mer za tranše v okviru programa Innplanta 2011 (3,06 %) ⁽³⁶⁾.
- (73) Marže, ki veljajo za mere, izračunane v skladu s sporočilom iz leta 2008, so odvisne od ocene družbe in stopnje ponujenega zavarovanja. V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da je ocena družbe ADIF tesno povezana z oceno španske države ⁽³⁷⁾. Poleg tega Komisija ugotavlja, da španski organi niso predložili specifičnih informacij o zavarovanju, ki je bilo ponujeno za posojila, pridobljena v okviru različnih programov. Iz tabele 6 spodaj je razvidno, da se je enkrat v prvi polovici leta 2012 ocena družbe ADIF poslabšala iz „A“ na „B“. Španski organi so dodali maržo 100 baznih točk vsem posojilom, dodeljenim družbi ADIF. Opozoriti je treba, da za družbo z oceno „A“ takšna marža pomeni nizko stopnjo zavarovanja. Za družbo z oceno „B“ pa marža 100 baznih točk pomeni običajno stopnjo zavarovanja (in ne nizke).
- (74) Med potekom formalnega postopka je Komisija španske organe prosila, da predložijo informacije o posojilih, ki jih je ADIF pridobil na trgu med 20. julijem 2010 in 20. julijem 2015 (z izjemo EIB). Španski organi so predložili seznam komercialnih posojil, dodeljenih družbi ADIF/ADIF Alta Velocidad v zadnjih petih letih, skupaj z njihovimi povezanimi pogoji ⁽³⁸⁾ (z izjemo EIB) ⁽³⁹⁾.
- (75) Ta posojila, pridobljena na trgu, zagotavljajo zadostne informacije za določitev primerne obrestne mere za vsako leto v obdobju od leta 2011 do 2014.

⁽³⁴⁾ ADIF se kot lastnik infrastrukture, namenjene za gospodarske dejavnosti, obravnava kot „podjetje“ za namene državne pomoči. Španski organi tega med formalno preiskavo niso izpodbijali.

⁽³⁵⁾ UL C 14, 19.1.2008, str. 6.

⁽³⁶⁾ Temeljna obrestna mera, kateri se kot minimalna marža doda 100 baznih točk v skladu s poročilom iz leta 2008, je bila 2,49 % za januar 2011, 3,07 % za januar 2012, 2,67 % za maj 2012, 1,66 % za februar 2013 in 1,53 % za januar 2014.

⁽³⁷⁾ <https://www.moodys.com/credit-ratings/Administrador-de-Infraestruct-Ferrovias-credit-rating-3010> bonitetna ocena družbe ADIF je bila določena glede na oceno španske vlade.

⁽³⁸⁾ Navedli so vsa posojila, ki sta jih prejela ADIF in ADIF Alta Velocidad, vendar so z veljavnostjo od 1. januarja 2013, kar je datum, na katerega se je ADIF razdelil na družbi ADIF in ADIF Alta Velocidad, sredstva, povezana z železniško progo, ostala znotraj družbe ADIF. Predložili so podatke o datumu odtujitve, datumu poteka, banki, projektu, ki se bo financiral, znesku, obrestni meri za odplačilo in obdobju odloga.

⁽³⁹⁾ Glej uvodno izjavo 42.

Tabela 6

Podrobnosti izračuna tržnih obrestnih mer, ki bodo veljale za posojila, izplačana družbi ADIF

Datum izplačila	Obrestne mere posojil, izplačanih družbi ADIF (v %)	Bonitetna ocena družbe ADIF	Sporočilo iz leta 2008		Predlog španjskih organov za izračun tržnih obrestnih mer (v %)	Komerzialna posojila, ki jih je pridobil ADIF	Izračun tržne obrestne mere na podlagi pogojev komercialnih posojil (v %)
			Temeljna obrestna mera (v %)	Bazne točke, ki se dodajo za običajno do nizko zavarovanje			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
17.1.2011	1,17	Aa1	1,49	75–100	2,49	za leto 2011: Euribor 6M (3.1.2011) + 227 bt (povprečje)	1,224 + 2,27 = 3,494
11.1.2012	1,17	Aa2	2,07	75–100	3,07	za leto 2012: Euribor 6M (2.1.2012) + 352 bt (povprečje)	1,606 + 3,52 = 5,126
2.5.2012	3,06	Baa1	1,67	100–220	2,67	–" (2.5.2012)	0,992 + 3,52 = 4,512
13.2.2013	1,17/3,06	Ba1	0,66	100–220	1,66	za leto 2013: Euribor 6M (1.2.2013) + 425 bt (povprečje)	0,38 + 4,25 = 4,63
10.1.2014	3,06	Ba1	0,53	100–220	1,53	za leto 2014: Euribor 6M (2.1.2014) + 215 bt (povprečje)	0,387 + 2,15 = 2,537

(76) Iz tabele 6 je razvidno, da so tržne obrestne mere, ki temeljijo na komercialnih posojilih, ki jih je pridobil ADIF (desni stolpec), dosledno višje od mer, ki jih je predlagala Španija. Ker sporočilo iz leta 2008 zagotavlja samo približek tržnih mer in Španija ni predložila dokazov, ki bi podpirali ugotovitev o stopnji razpoložljivega zavarovanja, ter dosledni dokazi v spisu kažejo, da so bile mere, ki jih je ADIF dejansko plačeval na trgu, bistveno višje, Komisija meni, da slednje zagotavljajo ustrezno merilo za določitev tega, ali posojila v zvezi s projektom dajejo prednost družbi ADIF.

(77) Iz tabele 6 je mogoče sklepati, da so obrestne mere posojil, dodeljenih družbi ADIF v zvezi s projektom, nižje od ustreznih tržnih obrestnih mer, izračunanih na podlagi pogojev komercialnih posojil, ki jih je pridobil ADIF, razen za posojila, dodeljena leta 2014. Tako pogoji za različna posojila, ki so bila dodeljena družbi ADIF v obdobju 2011–2013 in ki znašajo 7 469 500 EUR, družbi ADIF prinašajo prednost v smislu člena 107(1) Pogodbe.

6.1.3.2 V korist subjekta s posebnim namenom in prihodnjim uporabnikom CEATF

- (78) V sklepu o začetku postopka ⁽⁴⁰⁾ je Komisija razložila, da se lahko sklepa o odsotnosti državne pomoči samo, če razpisni postopek omogoča, da se gospodarsko najugodnejša ponudba ujema z vrednostjo koncesije, in če zadevna država članica z izvedbo analize diskontiranega denarnega toka in primerjavo s pristojbinami, ki se za podobne storitve plačajo drugod, preveri, ali so posledične koncesijske dajatve v skladu s tržnimi cenami ⁽⁴¹⁾. Komisija je navedla, da četudi je Španija nekatere osnovne elemente strukture pristojbin določila predhodno, to samo po sebi ne odpravi dvomov o odprtem in nediskriminatornem značaju postopka.
- (79) Komisija je prav tako preučila morebiten obstoj posredne prednosti na ravni uporabnikov infrastrukture.
- (80) Ker subjekt s posebnim namenom ni bil izbran zaradi neuspeha prvega razpisa in ni nobenih znakov, da se bo objavil drugi razpis, ni mogoče oblikovati dokončnih ugotovitev glede obstoja prednosti na ravni subjekta s posebnim namenom. Podobno ni mogoče oblikovati trdnih ugotovitev glede obstoja pomoči na ravni uporabnikov.

6.1.4 Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino

- (81) Če pomoč, ki jo dodeli država članica, krepí položaj podjetja v primerjavi z drugimi podjetji, ki konkurirajo na notranjem trgu Unije, je treba ta podjetja obravnavati kot podjetja, na katera vpliva navedena pomoč ⁽⁴²⁾.
- (82) Jasno je, da prednosti, dodeljene družbi ADIF, krepíjo to podjetje v primerjavi z drugimi podjetji, ki konkurirajo na notranjem trgu Unije.
- (83) Kot je navedeno v oddelku 5.1 zgoraj, španski organi priznavajo, da bo CEATF morda konkuriral drugim evropskim objektom za testiranje pri hitrostih pod 210 km/h in obstoječim progam, ki so odprte prometu za testiranje pri hitrostih med 210 in 385 km/h. Zato sedaj menijo, da bi bilo treba kot državno pomoč obravnavati izključno financiranje zgraditve delov CEATF, ki omogočajo testiranje pod 385 km/h, in da bi bilo treba financiranje oceniti v skladu z okvirom R&R&I. V zvezi s tem prav tako trdijo, da bi bila javna sredstva za slednje dejavnosti omejena na 90,2 milijona EUR.
- (84) CEATF bi konkuriral drugim objektom v Evropski uniji, ki ponujajo storitve železniškega testiranja za visoke hitrosti, saj je povsem sposoben ponujati testiranje pri hitrostih pod 385 km/h. Ker dokazi kažejo, da obstaja zelo malo ali nič povpraševanja za testiranje pri višjih hitrostih (za podrobnosti glej uvodne izjave 48 do 51), bi testiranje pri hitrostih pod 385 km/h verjetno postalo glavna dejavnost CEATF.
- (85) Posledično bi se državna sredstva, dodeljena družbi ADIF za zgraditev CEATF, uporabila za subvencioniranje vstopa novega konkurenta na trg.
- (86) Glede na razmisleke, navedene v uvodnih izjavah 82 do 85, pomoč, dodeljena družbi ADIF, lahko izkrivlja konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami.

6.1.5 Sklepna ugotovitev glede obstoja pomoči

- (87) Komisija meni, da javna sredstva, dodeljena družbi ADIF za zgraditev CEATF na podlagi sklepa z dne 28. junija 2013 in sporazuma z dne 27. decembra 2010, ustrezajo opredelitvi državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe.

⁽⁴⁰⁾ Glej uvodni izjavi 43 in 44 sklepa o začetku postopka.

⁽⁴¹⁾ Zadeva SA.38302 Pomoč za naložbe pristanišču Salerno, sklep z dne 27. marca 2014, uvodna izjava 46.

⁽⁴²⁾ Sodba Sodišča z dne 14. januarja 2015 v zadevi Eventech, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, točka 66, ter sodba Sodišča v zadevi Libert in drugi, C-197/11 in C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, točka 77.

6.2 Zakonitost pomoči

- (88) Španski organi so ukrep uradno priglasili 20. septembra 2013 na podlagi člena 108(3) Pogodbe. Prav tako so navedli, da železniška proga ne bo zgrajena, dokler je Komisija ne odobri ⁽⁴³⁾.
- (89) Španija je pomoč dodelila na podlagi sporazuma z dne 27. decembra 2010 in sklepa Sveta ministrov z dne 28. junija 2013. Del pomoči se je že izplačal, kot je opisano v uvodni izjavi 44.
- (90) Ker je bila pomoč dodeljena, preden jo je Komisija odobrila, jo je treba obravnavati kot nezakonito pomoč v smislu člena 1(f) Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 ⁽⁴⁴⁾.

6.3 Združljivost

- (91) Ob ugotovitvi, da ukrep vključuje državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe, mora Komisija zdaj oceniti, ali je ukrep združljiv z notranjim trgovom.
- (92) Sodišče je presodilo, da „če se Komisija odloči za uvedbo formalnega postopka preiskave, morata država članica in morebitni prejemnik nove pomoči Komisiji predložiti dokaze o združljivosti te pomoči s skupnim trgovom“ ⁽⁴⁵⁾. Kot je navedeno v nadaljevanju, španski organi in upravičenec ADIF v ta namen niso predložili prepričljivih dokazov niti v priglasitvi in nadaljnjih predložitvah niti v njihovih pripombah k sklepu o začetku postopka in predložitvah med fazo formalne preiskave.
- (93) Španski organi so navedli, da bi bilo treba javno financiranje CEATF, če je takšno financiranje pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe, razglasiti za združljivo z notranjim trgovom zaradi splošnega cilja R&R&I ter zaradi pravil okvira R&R&I, ki veljajo za infrastrukturo za R&R&I ⁽⁴⁶⁾.
- (94) Iz sklepa v oddelku 6.2. zgoraj sledi, da je pomoč nezakonita. Točka 126 okvira R&R&I navaja, da „bo nezakonita pomoč za R&R&I ocenjena v skladu s pravili, ki se uporabljajo na dan, na katerega je bila pomoč dodeljena“.
- (95) V času dodelitve pomoči je veljal okvir R&R&I 2006 ⁽⁴⁷⁾.
- (96) Okvir R&R&I 2006 ne vsebuje posebnih določb v zvezi s pomočjo za raziskovalne infrastrukture. Posledično Komisija meni, da bi morala ocena ukrepa pomoči temeljiti neposredno na členu 107(3)(b) Pogodbe. Ta določba navaja, da se lahko „pomoč za pospeševanje razvoja določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij, kadar takšna pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi,“ šteje za združljivo z notranjim trgovom.

⁽⁴³⁾ Glej predložitev španskih organov z dne 6. februarja 2014, odgovor na vprašanje 7, ki ga je podalo špansko Ministrstvo za finance in javno upravo, str. 13.

⁽⁴⁴⁾ Uredba Sveta (EU) 2015/1589 z dne 13. julija 2015 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 248, 24.9.2015, str. 9).

⁽⁴⁵⁾ Sodba Sodišča z dne 16. decembra 2010 v zadevi AceaElectrabel Produzione proti Komisiji, C-480/09 P, ECLI:EU:C:2010:787, točka 99 in citirana sodna praksa.

⁽⁴⁶⁾ V skladu s točko 15(ff) okvira R&R&I „raziskovalna infrastruktura“ pomeni objekte in naprave, vire in s tem povezane storitve, ki jih znanstvena skupnost uporablja za izvajanje raziskav na zadevnih področjih, ter zajema znanstveno opremo ali vrsto instrumentov, na znanju temelječe vire, kot so zbirke, arhivi ali strukturirane znanstvene informacije, zagotavljanje infrastruktur, temelječih na informacijski in komunikacijski tehnologiji, kot so infrastruktura GRID ter računalniške, programske in komunikacijske infrastrukture, ali kakršna koli druga edinstvena sredstva, bistvena za izvajanje raziskav. Take raziskovalne infrastrukture so lahko „na enem mestu“ ali „razpršene“ (organizirana mreža virov).

⁽⁴⁷⁾ Okvir Skupnosti za državno pomoč za raziskave in razvoj ter inovacije (UL C 323, 30.12.2006, str. 1).

- (97) Komisija za ugotavljanje združljivosti ukrepa v skladu s členom 107(3)(c) Pogodbe izvede test tehtanja, pri katerem preuči pozitivne učinke v smislu prispevka k dosegu natančno opredeljenih ciljev skupnega interesa in negativne učinke na trgovino ter konkurenco na skupnem trgu. V zvezi s tem bo Komisija preučila naslednja načela ⁽⁴⁸⁾:
- (a) prispevek k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa: ukrep državne pomoči mora biti usmerjen v cilj skupnega interesa v skladu s členom 107(3) Pogodbe;
 - (b) potreba po državnem posredovanju: ukrep državne pomoči mora biti usmerjen v primere, ko taka pomoč lahko zagotovi pomembne izboljšave, ki jih trg sam ne more doseči, na primer z odpravljanjem tržne pomanjkljivosti ali obravnavanjem pomisleka glede enakosti ali kohezije;
 - (c) ustreznost ukrepa pomoči: predlagani ukrep pomoči mora biti ustrezen instrument politike za obravnavo cilja skupnega interesa.
 - (d) spodbujevalni učinek: pomoč mora spremeniti ravnanje zadevnih podjetij, in sicer morajo ta podjetja začeti izvajati dodatno dejavnost, ki jo brez pomoči ne bi izvajala, ali pa bi jo izvajala le v omejenem obsegu, na drugačen način ali na drugi lokaciji;
 - (e) sorazmernost pomoči: znesek in intenzivnost pomoči morata biti omejena na najnižjo vrednost, ki je potrebna za zagotovitev dodatne naložbe ali dejavnosti zadevnih podjetij;
 - (f) izogibanje neupravičenim negativnim učinkom na konkurenco in trgovino med državami članicami: negativni učinki pomoči morajo biti dovolj omejeni, da je skupno ravnoesje ukrepa pozitivno.
 - (g) preglednost pomoči: države članice, Komisija, gospodarski subjekti in javnost morajo imeti preprost dostop do vseh zadevnih aktov in pomembnih informacij o pomoči, ki se odobri v skladu z njimi.

6.3.1 Prispevek k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa

- (98) Španski organi so v svoji priglasitvi in v odgovoru na sklep o začetku postopka poudarili (glej uvodno izjavo 59 sklepa o začetku postopka in oddelek 5.2 zgoraj), da projekt prispeva k povečanju naložb za R&R&I v Španiji, kar je eden od ciljev skupnega interesa strategije EU 2020, in ustreza operativnemu programu pametne rasti za Španijo, ki je bil sprejet februarja 2015. Trdijo, da je CEATF znanstveno-tehnična infrastruktura, ki bo omogočala testiranje multidisciplinarnih tehničnih vidikov v železniškem sektorju. Španski organi prav tako trdijo, da bo naložba v CEATF okrepila gospodarski razvoj regije, Andaluzije, ki se sooča z visoko stopnjo brezposelnosti.
- (99) Prvič, takšne trditve bi bilo treba oceniti glede na povpraševanje za takšne raziskovalne objekte in glede na dejavnosti R&R&I, ki bi se lahko v njih izvajale.
- (100) Kot je podrobno navedeno v uvodnih izjavah 60 do 62 sklepa o začetku postopka, je Komisija dvomila o obstoju povpraševanja proizvajalcev železniškega voznega parka in železniške opreme po tej specifični raziskovalni infrastrukturi. Komisija se je zlasti sklicevala na neuspeh prvega razpisa za zgraditev in upravljanje CEATF ter visoke stroške zgraditve in upravljanja železniških omrežij, zasnovanih za zagotavljanje komercialnih prevoznih storitev pri hitrostih nad 350 km/h, ki ne bi bili gospodarsko izvedljivi v sedanjih tržnih pogojih in v predvidljivi prihodnosti ⁽⁴⁹⁾.

⁽⁴⁸⁾ Na primer SA 32835 (2011/N) – Northwest Urban Investment Fund (JESSICA) (UL C 281, 24.9.2011, str. 2, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/240234/240234_1247477_97_2.pdf in SA 38769 (2015/N) – Green Deal for Electric Vehicle Charging Infrastructure, še ni objavljeno, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/258489/258489_1710979_137_2.pdf

⁽⁴⁹⁾ Kar zadeva argument, ki so ga omenili španski organi, v katerem so opozorili, da je bil vprašalnik poslan več kot 80 družbam, od katerih jih je odgovorilo 47, 26 od teh pa navedlo, da bi bile pripravljene prevzeti del tveganja projekta, je treba opozoriti, da so bile slednje večinoma družbe iz gradbenega sektorja, katerih poslovni interes je povezan s fazo gradnje projekta, vendar ne z dejavnostmi R&R&I, ki bi se tam izvajale. Poleg tega nobena izmed njih ni potrdila svojega pravega interesa tako, da je končno predložila ponudbo v razpisu, organiziranemu leta 2013, ki je bil razglašen za ničnega zaradi pomanjkanja udeležencev.

- (101) Pripombe tretjih oseb v odgovor na sklep o začetku postopka potrjujejo stališče Komisije, da raziskovalne infrastrukture, namenjene testiranju vlakov za visoke hitrosti (testiranje pri hitrostih nad 385 km/h za komercialne prevozne storitve, ki se zagotavljajo pri hitrostih nad 350 km/h), trg ne potrebuje.
- (102) Nobeni proizvajalci železniškega voznega parka ne predvidevajo, da bodo razvili izdelke, ki bi vozili pri tako zelo visokih hitrostih, zaradi pomanjkanja tržnega povpraševanja po komercialnem delovanju takšnih vlakov. Nekateri železniški prevozniki izpostavljajo argumente tržne učinkovitosti (ravnovesje med porabo energije in časom potovanja), ki omejijo komercialno izkoriščanje vlakov za visoke hitrosti na veliko manjše hitrosti (povprečje v Evropi – 280–300 km/h, največja hitrost – 320–350 km/h), ter eksponentno rast stroškov naložb, izkoriščanja in vzdrževanja infrastrukture za hitrosti nad 300 km/h, zaradi česar bi cene železniških vozovnic postale nekonkurenčne v primerjavi z letalskimi vozovnicami. Ni dokazov o tem, da obstaja tržno povpraševanje po zgraditvi novih komercialnih železniških prog in/ali po nadgradnji obstoječih prog za namene zagotavljanja prevoznih storitev pri hitrostih, ki presegajo 320–350 km/h – ter zato po objektu za železniško testiranje, namenjenemu posebej hitrostim, ki presegajo te omejitve ⁽⁵⁰⁾.
- (103) Dodatni posebni argumenti za pomanjkanje povpraševanja po infrastrukturi CEATF izhajajo iz njegove geografske lege, ki bo po mnenju nekaterih vprašanih povzročila znatne časovne in prevozne stroške.
- (104) Končno, argumenti glede razpoložljivosti bolj naprednih in stroškovno učinkovitih rešitev za morebitno prihodnje testiranje za visoke hitrosti, kot je virtualno testiranje preko rešitev, ki temeljijo na IKT, so prav tako v nasprotju s potrebo po namenskem fizičnemu objektu testiranja.
- (105) Zato je trditev, da bi priglašena pomoč spodbudila dodatne dejavnosti R&R&I v železniškem sektorju z zgraditvijo infrastrukture objekta za testiranje za visoke hitrosti v nasprotju z informacijami, ki jih je zbrala Komisija.
- (106) Drugič, drugi cilji, povezani s politiko, na katere se sklicujejo španski organi, zlasti socialno-ekonomske koristi, ki bi nastale zaradi ustvarjanja novih delovnih mest v regiji Antequera ⁽⁵¹⁾, niso pomembni za oceno prispevka priglašene pomoči k cilju skupnega interesa na področju R&R&I. Čeprav španski organi trdijo, da bi iz socialno-ekonomskega vidika projekt CEATF dosegel pozitiven ČSV 17,3 milijona EUR, niso predložili nobenih prepričljivih dokazov o koristih, ki bi bile tako obsežne, da bi nadomestile stroške zgraditve in izgube poslovanja, ki bi jih načrtovana infrastruktura ustvarila v celotnem obdobju delovanja. Navedene koristi so, kot kaže, omejene na ustvarjanje delovnih mest v gradbenem sektorju v fazi zgraditve infrastrukture. To pomeni, da projekt ne bi prispeval k dolgoročnemu cilju spodbujanja trajnostnega razvoja v regiji Andaluzija, ampak bi nasprotno imel samo kratkoročne, prehodne učinke na lokalno gospodarstvo ⁽⁵²⁾.
- (107) Glede na razmisleke, navedene v uvodnih izjavah 98 do 106, Komisija meni, da Španija ni predložila zadostnih dokazov, s katerimi bi dokazala, da projekt prispeva k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa.

6.3.2 Potreba po posredovanju države

- (108) Španski organi utemeljujejo potrebo po državni pomoči za ta projekt na podlagi multidisciplinarnega značaja testiranja, ki bi se izvajalo. Po njihovem mnenju zaradi raznolikega razpona dejavnosti družb, morebitno

⁽⁵⁰⁾ Ni presenetljivo, da je edina družba, ki je projektu naklonjena in je izrazila svojo podporo, španska družba, ki bi lahko, kot potrjujejo pripombe drugih vprašanih, dejansko imela prednostni dostop do objekta zaradi bližine lokacije centra. Kot kaže, je vzrok za njeno pripombo možnost pridobitve konkurenčne prednosti in ne objektivna ocena potrebe po objektu.

⁽⁵¹⁾ Glej tudi opombo 17 sklepa o začetku postopka.

⁽⁵²⁾ Na primer smernice o regionalni državni pomoči za obdobje 2014–2020 (UL C 209, 23.7.2013, str. 1), ki posebej predvidijo ustvarjanje delovnih mest, ta cilj postavijo v širši kontekst zagotavljanja vključujoče in trajnostne rasti (poudarek dodan). Tudi kadar je Komisija imela specifične smernice o pomoči za ustvarjanje delovnih mest (Smernice za pomoč na področju zaposlovanja, UL C 334, 12.12.1995, str. 4), je bilo ugotovljeno, da se pomoč za ustvarjanje delovnih mest, omejeno na enega ali več občutljivih sektorjev, ki imajo presežene zmogljivosti ali so v krizi, na splošno obravnava manj ugodno s posledico, da njeni škodljivi učinki na zaposlovanje v konkurenčnih sektorjih v drugih državah članicah običajno odtehtajo skupni interes, vpleten v aktivne ukrepe za zmanjševanje brezposelnosti (glej točko 23).

vpletenih v to testiranje (na primer družbe za javna dela, komunikacijo, signalizacijo, vleko in železniški vozni park), ne bi nobena družba samostojno dosegla kritične mase ali imela finančno sposobnost za izvedbo naložbe, ki je tako velika kot naložba, potrebna za CEATF, ali za pritegnitev in združitve drugih družb za takšno naložbo. Kar zadeva financiranje projekta, so španski organi izjavili, da je edini vir financiranja, ki je na voljo za zgraditev CEATF, javno financiranje, „ob upoštevanju študij dobičkonosnosti, ki jih je opravil ADIF“.

- (109) Argument, ki ga navajajo španski organi, poudarja domnevno tržno nepopolnost v obliki problema usklajevanja za financiranje zgraditve predvidenega objekta. Kot kaže, predpostavlja, da bi bil zato, ker ne bi nobena posamezna družba imela spodbude, da začne financirati projekt, zaradi neravnovesja med stroški in pričakovanimi koristi (na ravni posameznega podjetja), edini možni način za vzdrževanje naložbe ustanovitev konzorcija, ki bi združil različne družbe iz različnih tehničnih področij, kar bi zagotovilo popolno izkoriščanje potenciala objekta preko skupne uporabe.
- (110) Vendar nič v spisu ne kaže na to, da družbe, ki so potencialno zainteresirane za takšno sodelovanje, tega ne morejo storiti zaradi objektivnih težav, ki ovirajo učinkovito sodelovanje med njimi. Ravno nasprotno, dejstvo, da je španska vlada posredovala z organizacijo javnega razpisa, da bi olajšala ustanovitev subjekta s posebnim namenom, in da takšen razpisni postopek ni uspel, kaže na to, da se je resnična težava financiranja priglasičenega projekta nahajala drugje, in sicer v pomanjkanju njegove finančne sposobnosti. Šibkost argumenta, ki ga navajajo španski organi, potrjuje dejstvo, da tudi ko se je španska vlada odločila nadaljevati z dodelitvijo javnih sredstev družbi ADIF za začetek del, noben zasebni neodvisni vlagatelj ni pokazal zanimanja za sodelovanje pri financiranju.
- (111) Komisija zato ugotavlja, da Španija ni predložila zadostnih dokazov o obstoju tržne nepopolnosti v obliki problema usklajevanja na ravni financiranja CEATF.
- (112) Poleg tega je treba opozoriti, da se praksa odločanja Komisije na področju R&R&I nanaša na tri vrste specifične tržne nepopolnosti: nepopolne in nesimetrične informacije, usklajevalne in mrežne nepopolnosti za dejavnosti R&R&I ter prelivanje znanja. Vendar španski organi niso pokazali, da je v obravnavanem primeru prišlo do katerega koli od teh specifičnih tržnih nepopolnosti.
- (113) Kar zadeva težave pri financiranju projekta CEATF, niso bili predloženi nobeni dokazi o tem, da bi bil zasebni sektor odvrnjen od financiranja projekta zaradi morebitnega pomanjkanja ali asimetrije informacij, specifično povezanih z razpoznavnimi in tveganimi dejavnostmi R&R&I. Glede usklajevalnih in mrežnih nepopolnosti v R&R&I je iz izjav španskih organov jasno, da ni bilo načrtovano nobeno sodelovanje med družbo ADIF in industrijo v testnem centru. Zdi se, da je cilj pomoči pritegniti družbe k sodelovanju ali pri oblikovanju ali pri uporabi infrastrukture CEATF, vendar pomoč ne spodbudi sodelovanja med njimi za izvajanje skupnih dejavnosti R&R&I v centru. Končno, Španija ni predložila nobenih elementov, da bi dokazala obstoj prelivanja znanja v korist tretjim osebam, ki bi se lahko pojavilo v projektu CEATF.
- (114) Španija ni predložila nobenih drugih argumentov v podporo sklepu, da lahko pomoč omogoči pomembne izboljšave, ki jih trg ne more zagotoviti sam.
- (115) Glede na razmisleke, navedene v uvodnih izjavah 108 do 113, Komisija ugotavlja, da potreba po posredovanju države ni bila dokazana.

6.3.3 Ustreznost ukrepa pomoči

- (116) Države članice lahko izbirajo med različnimi instrumenti politike, nadzor državnih pomoči pa ni edini način poseganja v gospodarstvo. Vendar se lahko državno pomoč v skladu s členom 107(1) Pogodbe upraviči samo z ustreznostjo določenega instrumenta, da izpolni cilj javne politike in prispeva k enemu ali več ciljem skupnega interesa ⁽⁵³⁾.

⁽⁵³⁾ Za razpravo o ustreznosti glej zadevo C 25/2004 – DVB-T Berlin-Brandenburg (UL L 200, 22.7.2006, str. 14) ali N 854/06 – Soutien de l'agence de l'innovation industrielle en faveur du programme mobilisateur pour l'innovation industrielle TVMSL (UL C 182, 4.8.2007, str. 5).

- (117) Komisija običajno meni, da je ukrep ustrezen instrument, kadar je država članica preučila, ali obstajajo druge možnosti politike, ki so enako primerne za doseganje cilja skupnega interesa, hkrati pa konkurenco izkrivljajo manj kot selektivna državna pomoč, in kadar lahko dokaže ustreznost ukrepa za doseganje ciljev učinkovitosti in/ali enakosti.
- (118) Španski organi niso predložili nobenih informacij v zvezi z morebitnimi alternativnimi političnimi instrumenti ali drugimi instrumenti pomoči za financiranje projekta. Kot odgovor na pomisleke, ki so bili izraženi v sklepu o začetku postopka, so se omejili na izjavo, da glede na domnevni primanjkljaj financiranja v višini 91,87 % projekta, noben instrument razen javnega financiranja v tem primeru ne bi bil ustrezen.
- (119) Komisija ugotavlja, da dejstvo, da priglašeni projekt prinaša znatno izgubo tudi ob pomoči, ni zadosten dokaz za to, da je državna pomoč edini ustrezen instrument.
- (120) Poleg tega zato, ker ni bilo dokazano, da projekt prispeva k cilju skupnega interesa povečanja dejavnosti R&R&I, tudi ustreznost naložbenega instrumenta, ki ga je izbrala španska vlada, ni bila dokazana. Drugi ukrepi, ki bi dejansko povzročili povečanje dejavnosti R&R&I, bi bili bolj ustrezni instrumenti za izpolnitev cilja skupnega interesa.
- (121) Podobni pomisleki vejajo v povezavi z drugimi cilji skupnega interesa, na katere se sklicuje Španija. Kot je navedeno v uvodni izjavi 106, bi bila nova delovna mesta pretežno omejena na gradbeni sektor in le začasna. Državna pomoč za zgraditev infrastrukture, za katero ni verjetno, da se bo uporabljala, ni ustrezen instrument politike za ustvarjanje rasti in delovnih mest.

6.3.4 Spodbujevalni učinek

- (122) Državna pomoč mora imeti spodbujevalni učinek. Zahtevani spodbujevalni učinek je prisoten, če pomoč spremeni ravnanje upravičenca v zvezi z doseganjem cilja skupnega interesa in obravnavanjem ugotovljene tržne nepopolnosti.
- (123) Španski organi so navedli, da brez pomoči CEATF ne more biti zgrajen: Trdijo, da ima pomoč spodbujevalni učinek, ker projekta brez pomoči ne bi bilo mogoče uresničiti.
- (124) Vendar v obravnavanem primeru Komisija ugotavlja, da pomoč omogoča zgraditev objekta za železniško testiranje, ki se da na razpolago družbi ADIF kot bodočemu lastniku, ampak kot kaže ne spodbudi kakršne koli spremembe v ravnanju družbe ADIF ali drugih v smislu dodatnih dejavnosti R&R&I, ki bi se izvajale v objektu za testiranje.
- (125) Med formalnim postopkom preiskave španski organi niso predložili nobenih novih informacij ali argumentov v zvezi s spremembo ravnanja družbe ADIF zaradi pomoči. Čeprav razpoložljivi podatki kažejo, da bo priglašeni projekt prinašal izgubo tudi s pomočjo, španski organi niso dokazali, da bi ustvaril pomembne družbene koristi, povezane z R&R&I. Prav nasprotno, pripombe, ki so jih podali morebitni uporabniki infrastrukture med formalno preiskavo, nakazujejo, da projekt, kot je trenutno zasnovan, ne ustreza neizpolnjenim zahtevam družb, ki opravljajo dejavnosti R&R&I znotraj železniškega sektorja, v zvezi s povpraševanjem.
- (126) Predloženih ni bilo nobenih razlogov, ki bi upravičili, da Komisija odstopi od svoje začetne ocene, kot je izražena v sklepu o začetku postopka. Daleč od tega, da bi ustvarila spodbujevalni učinek, je pomoč v bistvu naravnana v zgraditev infrastrukture, katere dodana vrednost v primerjavi z obstoječimi alternativami (in sicer testiranjem na rednih železniških omrežjih) ni bila dokazana.

6.3.5 Sorazmernost pomoči

- (127) Komisija meni, da je pomoč sorazmerna, če enakega rezultata ne bi bilo mogoče doseči z manj pomoči.

- (128) Španski organi so projekt priglasili kot skladnega z okvirom R&R&I, ki navaja, da je največja intenzivnost pomoči, dovoljena za kritje naložb v raziskovalne infrastrukture, ki se uporabljajo za gospodarske namene, omejena na neto dodatne stroške do meje 60 % upravičenih stroškov (točka 89 okvira R&R&I). V obravnavanem primeru bo javna podpora krila 100 % stroškov.
- (129) Zaradi odsotnosti ali nezadostnosti zasebnih naložb v infrastrukturo CEATF se zadevna pomoč ne zdi sorazmerna.

6.3.6 Izogibanje neupravičenim negativnim učinkom na konkurenco in trgovino med državami članicami

- (130) Člen 107(3)(c) Pogodbe zahteva, da se pozitivni razvoj, ki nastane kot posledica določenega ukrepa, uravnoteži z negativnimi učinki na trg in konkurenco.
- (131) Komisija meni, da španski organi niso dokazali, da bi obravnavani ukrep prinesel pozitivne učinke. Komisija zato sklepa, da zgraditev CEATF ne bo dosegla svojega cilja povečati R&R na specifičnem področju železniških prevoznih storitev za visoke hitrosti, ker je tržno povpraševanje po takšni infrastrukturi in povezanih storitvah R&R v najboljšem primeru šibko ali pa ga sploh ni. Komisija je prav tako sklenila, da ni dokazane tržne nepopolnosti ali pa dokaza, da ukrep prispeva k smiselni spremembi ravnanja upravičenca.
- (132) Kar zadeva druge pozitivne učinke ukrepa, na katere se Španija sklicuje, Komisija meni, da bo začasno ustvarjanje delovnih mest, pretežno v gradbenem sektorju, imelo zelo visoke stroške in omejeno pozitivno vrednost.
- (133) Poleg tega ukrep omogoča vstop novega konkurenta na trg z uporabo zelo obsežnega javnega financiranja, zato Komisija meni, da bo imel negativen učinek na konkurenco. Pomoč bi predhodne naložbe, ki so jih v svojih objektih za testiranje izvedli konkurenti, postavila pod vprašaj ter zmanjšala prihodnje naložbe v vzdrževanje ali izboljšanje takšnih infrastruktur.
- (134) Trg, na katerega vpliva pomoč, je trg storitev za testiranje železniške opreme v Evropski uniji. Na tem trgu, kot je že bilo poudarjeno v sklepu o začetku postopka, v Evropski uniji trenutno delujejo trije železniški testni centri. Cerhenice (Velim) v Češki republiki, Wildenrath v Nemčiji in Valenciennes v Franciji, na katerih se izvaja testiranje pri hitrostih do 210 km/h. Testiranje železniškega voznega parka za visoke hitrosti se izvaja na progah v komercialni uporabi ⁽⁵⁴⁾, katerih največja konstrukcijsko določena hitrost je 350 km/h, testiranje pa se izvaja pri hitrostih do 385 km/h, kot to zahteva standard (10 % nad nazivno hitrostjo vlaka).
- (135) Iz tega sledi, da ni popolne zamenljivosti med storitvami testiranja CEATF na eni strani in drugimi objekti za testiranje ter testiranjem na komercialnih omrežjih na drugi strani zaradi različnih največjih hitrosti za testiranje. Vendar obstoječa možnost testiranja pri hitrostih do 385 km/h na komercialnih omrežjih zadošča dejanskemu in morebitnemu povpraševanju po storitvah testiranja do te komercialno uspešne hitrosti. Kar zadeva prihodnje morebitno povpraševanje po testiranju pri hitrostih do 520 km/h, razpoložljive informacije in pripombe, ki so jih predložili udeleženci na trgu, nakazujejo, da to ne bo komercialno uspešna možnost, vsaj ne v predvidljivi prihodnosti. Zato bo objekt za testiranje CEATF neposredni konkurent tako obstoječih objektov kot tudi javnih železniških omrežij. Komisija zato meni, da je ukrep zasnovan za subvencioniranje vstopa novega konkurenta na trg, in sicer v celoti preko državnih sredstev, ter da lahko posledično povzroči bistveno izkrivljanje konkurence na trgu.
- (136) Ta ukrep pomoči bi lahko negativno vplival tudi na konkurenco na trgih na koncu prodajne verige za železniške izdelke, ki naj bi se testirali (vključno z železniškim voznim parkom in opremo). Kot je bilo poudarjeno v prejetih pripombah v zvezi s sklepom o začetku postopka, bi geografska lega objekta lahko dejansko ustvarila konkurenčne prednosti v korist nacionalnih proizvajalcev železniškega voznega parka, ki bi bolj verjetno uporabljali CEATF za testiranje brez znatnih prevoznih stroškov

⁽⁵⁴⁾ Na primer – Rete Ferroviaria Italiana proti Italiji, SNCF proti Franciji, DB Bahn proti Nemčiji.

- (137) Ob upoštevanju pomanjkanja zadostno dokazanih pozitivnih učinkov priglašene pomoči, kot ugotavlja Komisija v oddelkih 6.3.1 do 6.3.5, se negativni učinki ukrepa v smislu dejanskega in morebitnega izkrivljanja konkurence obravnavajo kot večji od njegovih navedenih učinkovitosti.

6.3.7 Preglednost ukrepa

- (138) Ob upoštevanju prejšnjih premislekov ni potrebno preučiti, v kolikšnem obsegu je pomoč pregledna.

6.3.8 Sklepne ugotovitve glede združljivosti pomoči

- (139) Ob upoštevanju premislekov, navedenih v oddelkih 6.3.1 do 6.3.7 zgoraj, Komisija ugotavlja, da priglašen ukrep pomoči ne more biti razglašen za združljivega z notranjim trgov na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe.

6.4 Vračilo nezdružljive pomoči

- (140) V skladu z ustaljeno sodno prakso, člen 16(1) Uredbe (EU) 2015/1589 navaja, da „se v primerih nezakonite pomoči, ko se sprejmejo negativne odločbe, Komisija odloči, da mora zadevna država članica sprejeti vse potrebne ukrepe, da upravičenec vrne pomoč [...]“.
- (141) Sodišča Unije so se prav tako dosledno držala stališča, da je obveznost države članice odpraviti pomoč, za katero Komisija meni, da je nezdružljiva z notranjim trgov, namenjena ponovni vzpostavitvi predhodnega stanja ⁽⁵⁵⁾. V tem okviru so sodišča Unije odločila, da je ta cilj dosežen, če prejemnik vrne zneske, ki so bili dodeljeni z nezakonito pomočjo (vključno z obrestmi), in se tako odpove ugodnostim, ki jih je užival v primerjavi s konkurenti na trgu, ter če se ponovno vzpostavi stanje pred plačilom pomoči ⁽⁵⁶⁾.
- (142) Komisija je sklenila, da je pomoč, ki jo je Španija dodelila družbi ADIF, nezakonita in nezdružljiva z notranjim trgov. Posledično je pomoč treba izterjati, da se ponovno vzpostavi položaj na trgu pred njeno dodelitvijo. Vračilo bi moralo pokriti čas od takrat, ko so upravičenci prejeli ugodnost, tj. ko je bila pomoč dana upravičencem na voljo, zneskom za vračilo pa bi se morale prišteti obresti do dejanskega vračila.
- (143) Na podlagi informacij, ki jih je predložila Španija in ki so povzete v uvodnih izjavah 43 in 44 ter v tabelah 3, 4 in 5, znaša skupni znesek sredstev, ki so bila izplačana družbi ADIF v obdobju 2011–2014, 143 703 000 EUR (kar vključuje 135 866 000 EUR v nepovratnih sredstvih in 7 837 000 EUR v posojilih).
- (144) Komisija je izračunala obrestno mero, ki bi bila na voljo na trgu, na podlagi informacij Španije o komercialnih posojilih, ki jih je ADIF v ustreznem obdobju dejansko sklenil. Vendar se Komisija zaveda, da bi lahko na rezultat njenega izračuna vplival obstoj drugih posojil, o katerih ni bila seznanjena. Zato ima za namene izračuna razlike med obrestnimi merami, ki so dejansko določene v posojilih, dodeljenih družbi ADIF, in tržnimi obrestnimi merami ter posledično izračuna elementa pomoči, ki ga je treba izterjati, Španija na voljo dva meseca od datuma sprejetja te odločitve, da predloži Komisiji dokaze o katerih koli drugih posojilih, ki jih je ADIF sklenil v ustreznem obdobju.
- (145) Španija mora tako od družbe ADIF izterjati predplačila nepovratnih sredstev, ki so bila dejansko izplačana in jih ADIF še ni povrnil, in tudi element pomoči, ki ga vsebujejo posojila, dodeljena v letih 2011, 2012 in 2013, kar je brez poseganja v možnost, navedeno v prejšnjem odstavku, razlika med obrestno mero posojila in tržno obrestno mero, navedeno v tabeli 6 zgoraj (glej uvodno izjavo 75). Skupni znesek, ki ga je treba izterjati, vključuje obresti na terjatev od trenutka, ko so bila posamezna nepovratna sredstva ali posojila izplačana, do trenutka povračila.

⁽⁵⁵⁾ Glej med drugim sodbo Sodišča z dne 14. septembra 1994 v zadevi Španija proti Komisiji, C-278/92, C-279/92 in C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, točka 75.

⁽⁵⁶⁾ Glej med drugim sodbo Sodišča z dne 17. junija 1999 v zadevi Belgija proti Komisiji, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, točki 64 in 65.

- (146) Medtem ko bi bilo treba za nepovratna sredstva obresti na terjatev izračunati na podlagi glavnice nepovratnih sredstev, bi bilo treba za posojila obresti na terjatev izračunati na podlagi elementa pomoči, ki ga vsebujejo posojila.
- (147) Španija v povezavi z zadevnim projektom ne bi smela izvesti nobenih novih plačil.
- (148) Kot je navedeno v uvodni izjavi 88, so španski organi navedli, da železniška proga CEATF ne bo zgrajena brez odobritve Komisije. Glede na to Komisija meni, da ne bi smelo biti nobenega razloga, da ADIF obdrži posojila, saj so bila dodeljena izključno za ta specifičen projekt. Zato Komisija zahteva takojšnje prenehanje in odplačilo posojil, dodeljenih družbi ADIF.

7. SKLEPNE UGOTOVITVE

- (149) Predplačila nepovratnih sredstev in posojila, ki jih je Španija zagotovila družbi ADIF, pomenijo pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe. Španija je to pomoč dodelila v nasprotju z obveznostmi glede priglasitve in mirovanja iz člena 108(3) Pogodbe.
- (150) Komisija je sklenila, da je pomoč nezdružljiva z notranjim trgom.
- (151) Zato bi bilo treba pomoč izterjati od upravičenca, družbe ADIF, skupaj z obrestmi na terjatev –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Javno financiranje, ki ga je Španija dodelila družbi Administrador de Infraestructura ferroviaria (ADIF) v obliki posojil po obrestnih merah pod tržnimi obrestnimi merami in nepovratnih sredstev na podlagi sporazuma z dne 27. decembra 2010 in sklepa Sveta ministrov z dne 28. junija 2013 za zgraditev CEATF in ki znaša 358 552 309 EUR, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.

Člen 2

Pomoč iz člena 1 je nezakonita, ker so bile pri njeni dodelitvi kršene obveznosti glede priglasitve in mirovanja iz člena 108(3) Pogodbe.

Člen 3

Pomoč iz člena 1 ni združljiva z notranjim trgom.

Člen 4

1. Španija takoj izterja pomoč iz člena 1 v obsegu, v kakršnem je bila izplačana družbi ADIF.
2. Zneskom, ki jih je treba vrniti, se prištejejo obresti od datuma, ko so bili dani na voljo družbi ADIF, do datuma njihovega dejanskega vračila.
3. Obresti se izračunajo z obrestnoobrestnim računom v skladu s poglavjem V Uredbe Komisije (ES) št. 794/2004 ⁽⁵⁷⁾. Znesku, ki ga je treba vrniti, se prištejejo obresti od datuma, ko je bil znesek dodeljen upravičencem, torej od datuma plačila obrokov nepovratnih sredstev in posojil, do datuma dejanskega vračila.
4. Španija prekliče vsa neizvedena izplačila pomoči, navedene v členu 1, z začetkom veljavnosti na datum sprejetja tega sklepa.
5. Španija zahteva takojšnje prenehanje in vračilo posojil, dodeljenih družbi ADIF.

⁽⁵⁷⁾ Uredba Komisije (ES) št. 794/2004 z dne 21. aprila 2004 o izvajanju Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 140, 30.4.2004, str. 1).

Člen 5

Španija zagotovi, da se ta sklep izvede v štirih mesecih po uradnem obvestilu o tem sklepu.

Člen 6

1. Španija v dveh mesecih od datuma uradnega obvestila o tem sklepu Komisiji predloži naslednje informacije:

- (a) skupni znesek (glavnica in obresti na terjatev), ki ga je treba izterjati od družbe ADIF;
- (b) podroben opis že sprejetih in načrtovanih ukrepov za uskladitev s tem sklepom;
- (c) dokumente, ki dokazujejo, da se je od družbe ADIF zahtevalo vračilo pomoči.

2. Španija obvešča Komisijo o napredku glede nacionalnih ukrepov za izvajanje tega sklepa, dokler se vračanje pomoči iz člena 1 ne konča. Na zahtevo Komisije takoj predloži vse informacije o že sprejetih in načrtovanih ukrepih za uskladitev s tem sklepom. Španija zagotovi tudi podrobne podatke o zneskih pomoči in obrestih na terjatev, ki jih je družba ADIF že vrnila.

Člen 7

Ta sklep je naslovljen na Kraljevino Španijo.

V Bruslju, 25. julija 2016

Za Komisijo
Margrethe VESTAGER
Članica Komisije

AKTI, KI JIH SPREJMEJO ORGANI, USTANOVLJENI Z MEDNARODNIMI SPORAZUMI

Samo izvirna besedila UN/ECE so pravno veljavna v skladu z mednarodnim javnim pravom. Status in začetek veljavnosti tega pravilnika je treba preveriti v najnovejši različici dokumenta UN/ECE TRANS/WP.29/343, ki je na voljo na naslovu:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29docstts.html>.

Pravilnik št. 138 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotne določbe o homologaciji tihih vozil za cestni prevoz glede na njihovo zmanjšano slišnost [2017/71]

Začetek veljavnosti: 5. oktober 2016

VSEBINA

1. Področje uporabe
2. Opredelitev pojmov
3. Vloga za podelitev homologacije
4. Oznake
5. Homologacija
6. Specifikacije
7. Sprememba in razširitev homologacije tipa vozila
8. Skladnost proizvodnje
9. Kazni za neskladnost proizvodnje
10. Dokončno prenehanje proizvodnje
11. Prehodne določbe
12. Nazivi in naslovi tehničnih služb, ki izvajajo homologacijske preskuse, in homologacijskih organov

PRILOGE

1. Sporočilo
Dodatek k obrazcu sporočila (dokument s tehničnimi informacijami)
2. Namestitev homologacijske oznake
3. Metode in instrumenti za merjenje zvoka, ki ga povzročajo motorna vozila
Dodatek: Slike in diagrami poteka

1. PODROČJE UPORABE

Ta pravilnik se uporablja za električna vozila kategorij M in N, ki se lahko premikajo v običajnem načinu delovanja, vzvratno ali v vsaj eni prestavi za vožnjo naprej brez delovanja motorja z notranjim zgorevanjem ⁽¹⁾, v zvezi z njihovo slišnostjo.

⁽¹⁾ V tej fazi se razvijejo samo ukrepi, ki so povezani z zvokom, da se odpravijo pomisleki v zvezi z zmanjšanimi zvočnimi signali pri električnih vozilih. Po dokončanju se za razširitev Pravilnika zadolži ustrezna delovna skupina, da se razvijejo alternativni ukrepi, ki niso povezani z zvokom, ob upoštevanju aktivnih varnostnih sistemov, kot so na primer sistemi za zaznavanje pešcev. Ta pravilnik vsebuje tudi največje mejne vrednosti, s čimer zagotavlja varstvo ozadja.

2. OPREDELITEV POJMOV

V tem pravilniku:

- 2.1 „homologacija vozila“ pomeni odobritev tipa vozila glede na zvok;
- 2.2 „sistem vozila za zvočno opozarjanje“ (Acoustic Vehicle Alerting System – sistem AVAS) pomeni sestavni del ali skupino sestavnih delov, vgrajenih v vozila in namenjenih predvsem za izpolnitev zahtev tega pravilnika;
- 2.3 „tip vozila“ pomeni kategorijo motornih vozil, ki se med seboj ne razlikujejo bistveno glede:
 - 2.3.1 oblike in materialov karoserije vozila, ki vplivajo na raven zvoka, ki se oddaja;
 - 2.3.2 načina delovanja sistema za prenos moči (od akumulatorjev do koles). Ne glede na določbe iz odstavka 2.3.2 se lahko vozila, ki se razlikujejo glede skupnih prestavnih razmerij, tipa akumulatorja ali opremljenosti z akumulatorjem za podaljšanje dosega, štejejo za vozila istega tipa;
 - 2.3.3 če je ustrezno, glede števila in tipov naprav, ki oddajajo zvok (strojna oprema), sistema AVAS, vgrajenega v vozilo;
 - 2.3.4 če je ustrezno, glede lege sistema AVAS v vozilu;
- 2.4 „frekvenčni pomik“ pomeni spremembo frekvenčne vsebine zvoka sistema AVAS glede na hitrost vozila;
- 2.5 „električno vozilo“ pomeni vozilo s pogonskim sistemom, ki vsebuje vsaj en električni motor ali električni motor-generator;
 - 2.5.1 „povsem električno vozilo“ (PEV) pomeni motorno vozilo, v katerem je električni motor edino pogonsko sredstvo;
 - 2.5.2 „hibridno električno vozilo“ (HEV) pomeni vozilo s pogonskim sistemom, ki vsebuje vsaj en električni motor ali električni motor-generator in vsaj en motor z notranjim zgorevanjem, pri čemer ta delujeta kot energijska pretvornika za pogon;
 - 2.5.3 „vozilo s pogonom na gorivne celice“ (Fuel Cell vehicle – FCV) pomeni vozilo z gorivnimi celicami in električnim strojem, ki delujeta kot pretvornika pogonske energije;
 - 2.5.4 „hibridno vozilo s pogonom na gorivne celice“ (Fuel Cell Hybrid Vehicle – FCHV) pomeni vozilo z vsaj enim sistemom za shranjevanje goriva in vsaj enim sistemom za shranjevanje električne energije z možnostjo ponovnega polnjenja (Rechargeable Electric Energy Storage System – REESS) kot sistemom za shranjevanje energije za pogon;
- 2.6 „masa v stanju, pripravljenem za vožnjo“ pomeni maso vozila s posodami za gorivo, napolnjenimi do vsaj 90 % njihove prostornine, vključno z maso voznika (75 kg), goriva in tekočin, ki je opremljeno s standardno opremo v skladu s specifikacijami proizvajalca, ter maso karoserije, kabine, naprave za spenjanje in rezervnih koles ter orodja, kadar je vozilo opremljeno z njimi;
- 2.7 „funkcija začasnega prenehanja delovanja“ pomeni mehanizem za začasno ustavitev delovanja sistema AVAS;
- 2.8 „sprednja ravnina vozila“ pomeni navpično ravnino, tangencialno na sprednji rob vozila;
- 2.9 „zadnja ravnina vozila“ pomeni navpično ravnino, tangencialno na zadnji rob vozila;
- 2.10 simboli in okrajšave ter odstavki, v katerem se prvič uporabijo.

Preglednica 1

Simboli in okrajšave

Simbol	Enota	Odstavek	Obrazložitev
ICE	—	6.2	Motor z notranjim zgorevanjem
AA'	—	odstavek 3 Priloge 3	Črta, ki je pravokotna na smer vožnje vozila in označuje začetek območja, na katerem se med preskusom evidentira raven zvočnega tlaka
BB'	—	odstavek 3 Priloge 3	Črta, ki je pravokotna na smer vožnje vozila in označuje konec območja, na katerem se med preskusom evidentira raven zvočnega tlaka
PP'	—	odstavek 3 Priloge 3	Črta, ki je pravokotna na smer vožnje vozila in označuje mesto mikrofонов
CC'	—	odstavek 3 Priloge 3	Središčnica smeri vožnje vozila
v_{test}	km/h	odstavek 3 Priloge 3	Ciljna preskusna hitrost vozila
j	—	odstavek 3 Priloge 3	Indeks za posamezno preskusno vožnjo pod preskusnimi pogoji med mirovanjem vozila ali pri stalni hitrosti
L_{reverse}	dB(A)	odstavek 3 Priloge 3	A-vrednotena raven zvočnega tlaka vozila za preskus pri vzratni vožnji
$L_{\text{crs},10}$	dB(A)	odstavek 3 Priloge 3	A-vrednotena raven zvočnega tlaka vozila za preskus pri stalni hitrosti 10 km/h
$L_{\text{crs},20}$	dB(A)	odstavek 3 Priloge 3	A-vrednotena raven zvočnega tlaka vozila za preskus pri stalni hitrosti 20 km/h
L_{corr}	dB(A)	odstavek 2.3.2 Priloge 3	Popravek zaradi hrupa ozadja
$L_{\text{test},j}$	dB(A)	odstavek 2.3.2 Priloge 3	A-vrednotena raven zvočnega tlaka, izmerjena pri j -ti preskusni vožnji
$L_{\text{testcorr},j}$	dB(A)	odstavek 2.3.2 Priloge 3	A-vrednotena raven zvočnega tlaka, izmerjena pri j -ti preskusni vožnji in popravljena zaradi hrupa ozadja
L_{bgn}	dB(A)	odstavek 2.3.1 Priloge 3	A-vrednotena raven zvočnega tlaka ozadja
$\Delta L_{\text{bgn}, \text{p-p}}$	dB(A)	odstavek 2.3.2 Priloge 3	Območje med najnižjo in najvišjo vrednostjo reprezentativne A-vrednotene ravni zvočnega tlaka hrupa ozadja v določenem časovnem obdobju
ΔL	dB(A)	odstavek 2.3.2 Priloge 3	A-vrednotena raven zvočnega tlaka, izmerjena pri j -tem preskusu, od katere se odšteje A-vrednotena raven hrupa ozadja ($\Delta L = L_{\text{test},j} - L_{\text{bgn}}$)
v_{ref}	km/h	odstavek 4 Priloge 3	Referenčna hitrost vozila, ki se uporabi za izračun odstotka frekvenčnega pomika

Simbol	Enota	Odstavek	Obrazložitev
$f_{j, \text{speed}}$	Hz	odstavek 4 Priloge 3	Posamezna frekvenčna komponenta pri določeni hitrosti vozila za posamezni del vzorca, npr. $f_{1, 5}$
f_{ref}	Hz	odstavek 4 Priloge 3	Posamezna frekvenčna komponenta pri referenčni hitrosti vozila
f_{speed}	Hz	odstavek 4 Priloge 3	Posamezna frekvenčna komponenta pri določeni hitrosti vozila, npr. f_5
l_{veh}	m	Dodatek k Prilogi 3	Dolžina vozila

3. VLOGA ZA PODELITEV HOMOLOGACIJE

- 3.1 Vlogo za podelitev homologacije tipu vozila v zvezi z zmanjšano slišnostjo vloži proizvajalec vozila ali ustrezno pooblaščen zastopnik.
- 3.2 Vlogi se priložijo dokumenti, navedeni v nadaljevanju, in naslednji podatki:
- 3.2.1 opis tipa vozila glede na točke iz odstavka 2.3;
- 3.2.2 opis motorja/motorjev, kot je navedeno v Dodatku k Prilogi 1;
- 3.2.3 če je ustrezno, seznam sestavnih delov sistema AVAS;
- 3.2.4 če je ustrezno, risba sestavljenega sistema AVAS in navedba njegove lege na vozilu.
- 3.3 V primeru iz odstavka 2.3 tehnična služba, ki izvaja homologacijske preskuse, izbere eno vozilo, ki je reprezentativno za zadevni tip, v dogovoru s proizvajalcem vozila.
- 3.4 Homologacijski organ pred podelitvijo homologacije preveri, ali obstajajo zadovoljivi ukrepi za zagotovitev učinkovitega nadzora nad skladnostjo proizvodnje.

4. OZNAKE

- 4.1 Sestavni deli sistema AVAS (če je ustrezno) so označeni z:
- 4.1.1 blagovnim imenom ali znamko proizvajalcev sestavnih delov sistema AVAS;
- 4.1.2 dodeljenimi identifikacijskimi številkami.
- 4.2 Te oznake morajo biti jasno berljive in neizbrisne.

5. HOMOLOGACIJA

- 5.1 Homologacija se podeli samo, če tip vozila izpolnjuje zahteve iz odstavkov 6 in 7.
- 5.2 Vsakemu homologiranemu tipu se dodeli homologacijska številka. Prvi dve števki (zdaj 00, kar ustreza spremembam 00) označujeta spremembe, ki vsebujejo zadnje večje tehnične spremembe Pravilnika ob izdaji homologacije. Ista pogodbenica ne dodeli iste številke drugemu tipu vozila.
- 5.3 Obvestilo o podelitvi, razširitvi, zavrnitvi ali preklicu homologacije ali dokončnem prenehanju proizvodnje tipa vozila v skladu s tem pravilnikom se pogodbenicam Sporazuma, ki uporabljajo ta pravilnik, predloži na obrazcu, ki je v skladu z vzorcem iz Priloge 1 k temu pravilniku.

- 5.4 Na vsakem vozilu, ki je v skladu s tipom vozila, homologiranim po tem pravilniku, je na vidnem in zlahka dostopnem mestu, navedenem na homologacijskem obrazcu, nameščena mednarodna homologacijska oznaka, sestavljena iz:
- 5.4.1 kroga, ki obkroža črko „E“, in številčne oznake države, ki je podelila homologacijo;
- 5.4.2 številke tega pravilnika, ki ji sledijo črka „R“, pomišljaj in homologacijska številka desno od kroga iz odstavka 5.4.1.
- 5.5 Če je vozilo v skladu s homologiranim tipom vozila po enem ali več drugih pravilnikih, priloženih Sporazumu, v državi, ki je homologacijo podelila v skladu s tem pravilnikom, ni treba ponoviti simbola iz odstavka 5.4.1. V takem primeru se v navpičnih stolpcih na desni strani simbola iz odstavka 5.4.1 navedejo številka pravilnika, homologacijska številka in dodatni simboli vseh pravilnikov, v skladu s katerimi je bila podeljena homologacija v državi, ki je podelila homologacijo v skladu s tem pravilnikom.
- 5.6 Homologacijska oznaka je jasno berljiva in neizbrisna.
- 5.7 Homologacijska oznaka se namesti v bližino podatkovne ploščice vozila, ki jo namesti proizvajalec, ali nanjo.
- 5.8 V Prilogi 2 k temu pravilniku so navedeni primeri namestitve homologacijske oznake.

6. SPECIFIKACIJE

6.1 Splošne specifikacije

Za namene tega pravilnika mora vozilo izpolnjevati naslednje zahteve:

6.2 Zvočne značilnosti

Zvok, ki ga oddaja tip vozila, predložen za homologacijo, se izmeri v skladu z metodami, opisanimi v Prilogi 3 k temu pravilniku.

Območje hitrosti za delovanje je v razponu od več kot 0 do vključno 20 km/h.

Če vozilo, ki ni opremljeno s sistemom AVAS, izpolnjuje skupne ravni iz preglednice 2 z odstopanjem + 3 dB (A), se specifikacije za terčne pasove in frekvenčni pomik ne uporabljajo.

6.2.1 Preskusi pri stalni hitrosti

6.2.1.1 Preskusni hitrosti za homologacijo sta 10 km/h in 20 km/h.

6.2.1.2 Vozilo pri preskusu pod pogoji iz odstavka 3.3.2 Priloge 3 oddaja zvok

(a) z najnižjo skupno ravniyo zvočnega tlaka za preskusno hitrost, ki se uporablja, v skladu s preglednico 2 iz odstavka 6.2.8;

(b) z najmanj dvema od terčnih pasov iz preglednice 2 iz odstavka 6.2.8. Vsaj eden od teh pasov je pod terčnim pasom 1 600 Hz ali v njem;

(c) z najnižjimi ravnmi zvočnega tlaka v izbranih pasovih za preskusno hitrost, ki se uporablja, v skladu s stolpcem 3 ali 4 preglednice 2 iz odstavka 6.2.8.

6.2.1.3 Če po desetih zaporednih preskusih vozila v skladu z odstavkom 3.3.2 Priloge 3 v seriji meritev ni mogoče pridobiti veljavne meritve, ker motor z notranjim zgorevanjem vozila še naprej deluje ali se ponovno zažene in vpliva na meritve, se vozilo izvzame iz tega preskusa.

- 6.2.2 Preskus pri vzvratni vožnji
- 6.2.2.1 Vozilo mora pri preskusu pod pogoji iz odstavka 3.3.3 Priloge 3 oddajati zvok z najnižjo skupno ravniyo zvočnega tlaka v skladu s stolpcem 5 preglednice 2 iz odstavka 6.2.8.
- 6.2.2.2 Če po desetih zaporednih preskusih vozila v skladu z odstavkom 3.3.3 Priloge 3 v seriji meritev ni mogoče pridobiti veljavne meritve, ker motor z notranjim zgorevanjem vozila še naprej deluje ali se ponovno zažene in vpliva na meritve, se vozilo izvzame iz tega preskusa.
- 6.2.3 Frekvenčni pomik za označevanje pospeševanja in zaviranja
- 6.2.3.1 Namen frekvenčnega pomika je, da so udeleženci v cestnem prometu zvočno opozorjeni na spremembo hitrosti vozila.
- 6.2.3.2 Vozilo pri preskusu pod pogoji iz odstavka 4 Priloge 3 odda vsaj en ton na frekvenčnem območju, navedenem v odstavku 6.2.8, ki se spreminja sorazmerno glede na hitrost v okviru vsakega posameznega prestavnega razmerja, in sicer povprečno za najmanj 0,8 % na 1 km/h na območju hitrosti v razponu od 5 km/h do 20 km/h, tudi med vožnjo naprej. V primeru pomika več frekvenc mora zahteve izpolniti samo en frekvenčni pomik.
- 6.2.4 Zvok med mirovanjem
- Vozilo lahko oddaja zvok, ko miruje.
- 6.2.5 Zvoki, ki jih lahko izbira voznik
- Proizvajalec vozila lahko opredeli alternativne zvoke, med katerimi lahko izbira voznik; vsak od njih izpolnjuje določbe iz odstavkov 6.2.1–6.2.3 in se homologira v skladu z njimi.
- 6.2.6 Funkcija začasnega prenehanja delovanja
- Proizvajalec lahko namesti funkcijo za začasno deaktiviranje sistema AVAS. Vsaka druga funkcija deaktivacije, ki ni v skladu s specifikacijami, navedenimi v nadaljevanju, je prepovedana.
- 6.2.6.1 Funkcija se namesti tako, da jo lahko voznik uporablja, ko je v običajnem sedečem položaju.
- 6.2.6.2 V primeru aktivirane funkcije začasnega prenehanja delovanja mora biti jasno označeno, da sistem AVAS začasno ne deluje.
- 6.2.6.3 Sistem AVAS se ponovno aktivira, ko se vozilo zažene po vsakem izklopu.
- 6.2.6.4 Informacije v navodilih za uporabo
- Če se namesti funkcija začasnega prenehanja delovanja, proizvajalec lastniku zagotovi informacije o njenih učinkih (npr. v navodilih za uporabo):
- „Funkcija začasnega prenehanja delovanja sistema vozila za zvočno opozarjanje (sistema AVAS) se ne uporablja, razen kadar je očitno, da zvočno opozarjanje v okolici ni potrebno, in kadar v bližini zagotovo ni pešcev.“
- 6.2.7 Specifikacije o najvišji ravni zvoka sistema AVAS
- Pri preskusu pod pogoji iz odstavka 3.3.2 Priloge 3 raven zvoka, ki ga oddaja vozilo, opremljeno s sistemom AVAS, pri vožnji naprej ne presega 75 dB(A). ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Najvišja skupna raven zvočnega tlaka v višini 75 dB(A), izmerjena na razdalji 2 m, ustreza skupni ravni zvočnega tlaka v višini 66 dB(A), izmerjeni na razdalji 7,5 m. Mejna vrednost 66 dB(A) na razdalji 7,5 m je najnižja dovoljena najvišja vrednost v pravilnikih, določenih v skladu s sporazumom iz leta 1958.

6.2.8 Najnižje ravni zvoka

Raven zvoka, izmerjena v skladu z določbami Priloge 3 tega pravilnika in zaokrožena na najbližje celo število, ima vsaj naslednje vrednosti:

Preglednica 2

Minimalne zahteve za raven zvoka v dB(A)

Frekvenca v Hz		Preskus pri stalni hitrosti iz odstavka 3.3.2 (10 km/h)	Preskus pri stalni hitrosti iz odstavka 3.3.2 (20 km/h)	Preskus pri vzvratni vožnji iz odstavka 3.3.3
Stolpec 1	Stolpec 2	Stolpec 3	Stolpec 4	Stolpec 5
Skupno		50	56	47
Terčni pasovi	160	45	50	
	200	44	49	
	250	43	48	
	315	44	49	
	400	45	50	
	500	45	50	
	630	46	51	
	800	46	51	
	1 000	46	51	
	1 250	46	51	
	1 600	44	49	
	2 000	42	47	
	2 500	39	44	
	3 150	36	41	
	4 000	34	39	
	5 000	31	36	

7. SPREMEMBA IN RAZŠIRITEV HOMOLOGACIJE TIPA VOZILA

7.1 Vsaka sprememba tipa vozila se sporoči homologacijskemu organu, ki je vozilo homologiral. Ta organ lahko potem:

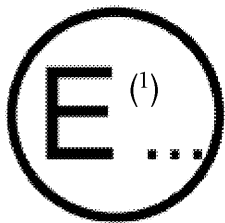
7.1.1 meni, da spremembe verjetno ne bodo imele občutnih škodljivih učinkov in da vozilo vsekakor še vedno izpolnjuje zahteve, ali

- 7.1.2 od tehnične službe, pristojne za izvajanje preskusov, zahteva dodatno poročilo o preskusu.
- 7.2 Potrditev ali zavrnitev homologacije, ki vsebuje navedbo sprememb, se po postopku iz odstavka 5.3 sporoči pogodbenicam Sporazuma, ki uporabljajo ta pravilnik.
- 7.3 Homologacijski organ, ki izda razširitev homologacije, dodeli serijsko številko za takšno razširitev in o tem obvesti druge pogodbenice Sporazuma iz leta 1958, ki uporabljajo ta pravilnik, s sporočilom na obrazcu, ki je v skladu z vzorcem iz Priloge 1 k temu pravilniku.
8. SKLADNOST PROIZVODNJE
- Postopki skladnosti proizvodnje so skladni s postopki, določenimi v Dodatku 2 k Sporazumu (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), z naslednjimi zahtevami:
- 8.1 Vozila, homologirana v skladu s tem pravilnikom, se izdelajo tako, da so skladna s homologiranim tipom in izpolnjujejo zahteve iz odstavka 6.2.
- 8.2 Organ, ki je podelil homologacijo, lahko kadar koli preveri metode preverjanja skladnosti, ki se uporabljajo v vsakem proizvodnem obratu. Ta preverjanja se običajno opravijo enkrat na dve leti.
9. KAZNI ZA NESKLADNOST PROIZVODNJE
- 9.1 Homologacija, ki se podeli za tip vozila v skladu s tem pravilnikom, se lahko prekliče, če navedene zahteve niso izpolnjene.
- 9.2 Če pogodbenica Sporazuma, ki uporablja ta pravilnik, prekliče homologacijo, ki jo je podelila, o tem takoj obvesti druge pogodbenice, ki uporabljajo ta pravilnik, s sporočilom na obrazcu, ki je v skladu z vzorcem iz Priloge 1 k temu pravilniku.
10. DOKONČNO PRENEHANJE PROIZVODNJE
- Če imetnik homologacije povsem preneha proizvajati tip vozila, ki je bil homologiran v skladu s tem pravilnikom, o tem obvesti organ, ki je podelil homologacijo. Ko navedeni organ prejme ustrezno sporočilo, o tem obvesti druge pogodbenice Sporazuma iz leta 1958, ki uporabljajo ta pravilnik, s sporočilom na obrazcu, ki je v skladu z vzorcem iz Priloge 1 k temu pravilniku.
11. PREHODNE DOLOČBE
- Do 30. junija 2019 se lahko za preverjanje skladnosti preskusne steze namesto standarda ISO 10844:2014 uporablja standard ISO 10844:1994, kot je opisano v odstavku 2.1.2 Priloge 3 k temu pravilniku.
12. NAZIVI IN NASLOVI TEHNIČNIH SLUŽB, KI IZVAJAJO HOMOLOGACIJSKE PRESKUSE, IN HOMOLOGACIJSKIH ORGANOV
- Pogodbenice Sporazuma iz leta 1958, ki uporabljajo ta pravilnik, sekretariatu Združenih narodov sporočijo nazive in naslove tehničnih služb, ki izvajajo homologacijske preskuse, ter homologacijskih organov, ki podeljujejo homologacije in ki se jim pošljejo obrazci za potrditev podelitve, razširitve, zavrnitve ali preklica homologacije, izdani v drugih državah.
-

PRILOGA 1

SPOROČILO

(Največji format: A4 (210 × 297 mm))



izdal:

naziv homologacijskega organa

.....

.....

.....

- o ⁽²⁾
- podeljeni homologaciji
 - razširjeni homologaciji
 - zavrtnjeni homologaciji
 - preklicani homologaciji
 - dokončnem prenehanju proizvodnje

tipa vozila v zvezi z njegovimi emisijami zvoka v skladu s Pravilnikom št. 138

Homologacijska št.: Št. razširitve:

ODDELEK I

- 0.1 Znamka (blagovno ime proizvajalca):
- 0.2 Tip vozila:
- 0.3 Podatki za identifikacijo tipa vozila, če je oznaka na vozilu ⁽³⁾:
- 0.3.1 Mesto navedene oznake:
- 0.4 Kategorija vozila ⁽⁴⁾:
- 0.5 Način delovanja pogona (PEV/HEV/FCV/FCHV):
- 0.6 Naziv in naslov proizvajalca:
- 0.7 Nazivi in naslovi proizvodnih obratov:
- 0.8 Naziv in naslov zastopnika proizvajalca (če obstaja):

ODDELEK II

1. Dodatne informacije (če je ustrezno): glej Dodatek
2. Tehnična služba, pristojna za izvajanje preskusov:
3. Datum poročila o preskusu:
4. Številka poročila o preskusu:
5. Pripombe (po potrebi): glej Dodatek
6. Kraj:
7. Datum:
8. Podpis:
9. Razlogi za razširitve:
- Priloge:
 - Opisna dokumentacija
 - Poročila o preskusih

Dodatek k obrazcu sporočila št. ...

Tehnične informacije

0. Splošno

0.1 Znamka (blagovno ime proizvajalca):

0.2 Podatki za identifikacijo tipa vozila, če je oznaka na vozilu ⁽⁵⁾:

0.2.1 Mesto navedene oznake:

0.3 Kategorija vozila ⁽⁶⁾:

0.4 Naziv in naslov proizvajalca:

0.5 Naziv in naslov zastopnika proizvajalca (če obstaja):

0.6 Nazivi in naslovi proizvodnih obratov:

1. Dodatne informacije

1.1 Pogonski motor

1.1.1 Način delovanja pogona (PEV/HEV/FCV/FCHV):

1.1.2 Proizvajalec motorjev:

1.1.3 Proizvajalčeve oznake motorjev:

1.2 Opis sistema AVAS (če je ustrezno):

1.2.1 Stikalo za začasno prenehanje delovanja (da/ne)

1.2.2 Zvok med mirovanjem (da/ne)

1.2.3 Št. zvokov, med katerimi lahko izbira voznik (1/2/3/.....)

2. Rezultati preskusa

2.1 Raven zvoka vozila med vožnjo: dB(A) pri 10 km/h

2.2 Raven zvoka vozila med vožnjo: dB(A) pri 20 km/h

2.3 Raven zvoka vozila med vožnjo: dB(A) med vzvratno vožnjo

2.4 Frekvenčni pomik: %/km/h

3. Opombe

Dokument s tehničnimi informacijami ⁽⁷⁾

0. Splošno

0.1 Znamka (blagovno ime proizvajalca):

0.2 Tip

0.3 Podatki za identifikacijo tipa vozila, če je oznaka na vozilu ⁽⁸⁾:

0.3.1 Mesto navedene oznake:

0.4 Kategorija vozila ⁽⁹⁾:

0.5 Naziv in naslov proizvajalca:

0.6 Naziv in naslov zastopnika proizvajalca (če obstaja):

0.8 Nazivi in naslovi proizvodnih obratov:

1. Splošni konstrukcijski podatki o vozilu

1.1 Fotografije in/ali risbe reprezentativnega vozila:

1.3 Število osi in koles ⁽¹⁰⁾:

1.3.3 Pogonske osi (število, lega, medsebojna povezava):

1.6 Lega in način vgradnje motorjev:

2. Mase in mere ⁽¹¹⁾ (v kg in mm) (če je ustrezno, sklic na risbo):

2.4 Mere vozila (skupne):

- 2.4.1 Za šasijo brez karoserije:
- 2.4.1.1 Dolžina:
- 2.4.1.2 Širina:
- 2.4.2 Za šasijo s karoserijo
- 2.4.2.1 Dolžina:
- 2.4.2.2 Širina:
- 2.6 Masa v stanju, pripravljenem za vožnjo
najmanjša in največja:
- 3. Pogonski motor (¹²)
- 3.1 Proizvajalec motorjev:
- 3.1.1 Proizvajalčeve oznake motorja (kot so označene na motorjih, ali drug način identifikacije):
- 3.3 Električni motor
- 3.3.1 Tip električnega motorja (načina navitja, vzbujanje):
- 3.4 Motor ali kombinacija motorjev:
- 3.4.4 Električni motor (ločen opis vseh tipov električnega motorja)
- 3.4.4.1 Znamka:
- 3.4.4.2 Tip:
- 3.4.4.3 Največja moč: kW
- 6. Obešenje
- 6.6 Velikost pnevmatik
- 6.6.2 Zgornja in spodnja meja dinamičnega polmera kolesa
- 6.6.2.1 Os 1:
- 6.6.2.2 Os 2:
- 6.6.2.3 Os 3:
- 6.6.2.4 Os 4:
- itd.
- 9. Karoserija
- 9.1 Tip karoserije:
- 9.2 Uporabljeni materiali in načini konstrukcije:
- 12. Razno
- 12.5 Podrobnosti o materialih in sestavnih delih, ki vplivajo na oddajanje zvoka pri vozilu (če niso zajeti v drugih točkah):
- 17. Sistem AVAS (če je ustrezno)
- 17.1 Tip sistema AVAS (zvočnik ...):
- 17.1.1 Znamka:
- 17.1.2 Tip:
- 17.1.3 Geometrične lastnosti (notranja dolžina in premer)
- 17.2 Temu sporočilu so priloženi naslednji dokumenti:
- 17.2.1 ... risbe pritrdišč naprav, ki oddajajo zvok;

17.2.2 ... risbe in diagrami za prikaz mesta vgradnje ter

značilnosti delov konstrukcije, na katere se namestijo naprave;

17.2.3 ... celoviti prikazi sprednje strani vozila in prostora, v katerem je naprava nameščena, ter opis materialov sestavnih delov.

Podpis:

Položaj v podjetju:

Datum:

⁽¹⁾ Številčna oznaka države, ki je podelila/razširila/zavrnila/preklicala homologacijo (glej določbe o homologaciji v Pravilniku).

⁽²⁾ Neustrezno črtati.

⁽³⁾ Če podatki za identifikacijo tipa vsebujejo znake, ki niso bistveni za opis tipov vozila, zajetih s tem potrdilom o homologaciji, se ti znaki v dokumentaciji označijo s simbolom „?“ (npr. ABC??123??).

⁽⁴⁾ Kot je opredeljeno v R.E. 3.

⁽⁵⁾ Če podatki za identifikacijo tipa vsebujejo znake, ki niso bistveni za opis tipov vozila, zajetih s tem potrdilom o homologaciji, se ti znaki v dokumentaciji označijo s simbolom „?“ (npr. ABC??123??).

⁽⁶⁾ Kot je opredeljeno v R.E. 3.

⁽⁷⁾ Proizvajalci lahko samodejno izdelajo ta dokument s tehničnimi informacijami, tako da izberejo ustrezne točke iz dogovorjene matrike. Te točke se v dokumentu s tehničnimi informacijami navedejo pod istimi številkami kot v matriki. Zato številčenje točk v dokumentu s tehničnimi informacijami morda ni zaporedno.

⁽⁸⁾ Če podatki za identifikacijo tipa vsebujejo znake, ki niso bistveni za opis tipov vozila, zajetih s tem potrdilom o homologaciji, se ti znaki v dokumentaciji označijo s simbolom „?“ (npr. ABC??123??).

⁽⁹⁾ Kot je opredeljeno v R.E. 3.

⁽¹⁰⁾ Samo za opredelitev „terenskih vozil“.

⁽¹¹⁾ (a) Standard ISO 612: 1978 – Cestna vozila – Mere motornih in vlečenih vozil – pogoji in opredelitve.

(b) Kadar obstajata izvedba z navadno kabino in izvedba s spalno kabino, je treba navesti podatke o masah in merah za obe izvedbi.

(c) Navede se neobvezna oprema, ki vpliva na mere vozila.

⁽¹²⁾ Pri vozilih, ki lahko delujejo bodisi na bencin, dizelsko gorivo itd. ali tudi v kombinaciji z drugim gorivom, je treba podatke ponoviti. V primeru nekonvencionalnih motorjev in sistemov proizvajalec zagotovi podatke, ki ustrezajo tukaj navedenim.

PRILOGA 2

NAMESTITEV HOMOLOGACIJSKE OZNAKE

VZOREC A

(Glej odstavek 5.4 tega pravilnika)



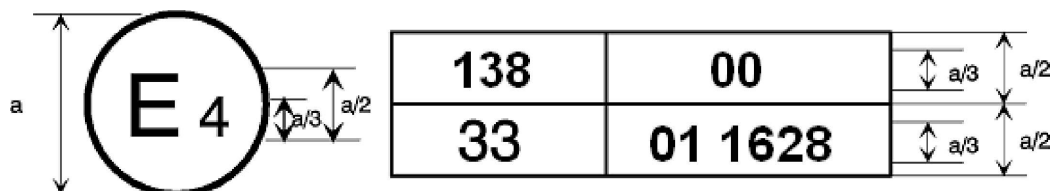
a = najmanj 8 mm

Zgornja homologacijska oznaka, nameščena na vozilo, pomeni, da je bil zadevni tip vozila glede na njegovo slišnost homologiran na Nizozemskem (E4) v skladu s Pravilnikom št. 138 pod homologacijsko št. 002439.

Prvi dve številki homologacijske številke pomenita, da je Pravilnik št. 138 v času podelitve homologacije že vključeval spremembe 00.

VZOREC B

(Glej odstavek 5.5 tega pravilnika)



a = najmanj 8 mm

Zgornja homologacijska oznaka, nameščena na vozilo, pomeni, da je bil zadevni tip vozila homologiran na Nizozemskem (E4) v skladu s pravilnikoma št. 138 in 33 ⁽¹⁾. Homologacijski številki pomenita, da je na datum podelitve zadevnih homologacij Pravilnik št. 138 vključeval spremembe 00, Pravilnik št. 33 pa spremembe 01.

⁽¹⁾ Zadnja številka je navedena le kot primer.

PRILOGA 3

METODE IN INSTRUMENTI ZA MERJENJE ZVOKA, KI GA POVZROČAJO MOTORNA VOZILA

1. INSTRUMENTI

1.1 Instrumenti za meritve zvoka

1.1.1 Splošno

Za merjenje ravni zvočnega tlaka se uporabi fonometer ali enakovreden merilni sistem, ki izpolnjuje zahteve za naprave razreda 1 (vključno s priporočenim vetrobranom, če se uporablja). Te zahteve so opisane v standardu IEC 61672-1-2013.

Celotni merilni sistem se preveri s kalibratorjem zvoka, ki izpolnjuje zahteve za kalibratorje zvoka razreda 1 v skladu s standardom IEC 60942-2003.

Meritve se opravijo z uporabo časovnega filtra „F“ instrumenta za zvočne meritve in frekvenčnega filtra „A“, ki sta tudi opisana v standardu IEC 61672-1-2013. Pri uporabi sistema z rednim preverjanjem A-vrednotene ravni zvočnega tlaka je treba vrednosti odčitati v časovnih presledkih, ki niso daljši od 30 ms.

Pri terčnih meritvah instrumenti izpolnjujejo vse zahteve razreda 1 po IEC 61260-1-2014. Pri meritvah frekvenčnega pomika ima sistem za digitalno snemanje zvoka vsaj 16-bitno kvantizacijo. Frekvenca vzorčenja in dinamično območje ustrezata zadevnemu signalu.

Instrumenti so vzdrževani in kalibrirani v skladu z navodili proizvajalca instrumentov.

1.1.2 Kalibracija

Na začetku in na koncu vsakega sklopa meritev se celotni sistem za zvočne meritve preveri s kalibratorjem zvoka, kot je opisan v odstavku 1.1.1. Brez dodatnih nastavitvev je razlika med odčitki enaka ali manjša od 0,5 dB(A). Če je ta vrednost večja, se rezultati meritev, pridobljeni po zadnjem zadovoljivem preverjanju, izločijo.

1.1.3 Skladnost z zahtevami

Skladnost kalibratorja zvoka z zahtevami iz standarda IEC 60942-2003 se preverja enkrat letno. Skladnost merilnega sistema z zahtevami iz standarda IEC 61672-3-2013 se preverja vsaj enkrat na vsaki dve leti. Vsa preverjanja skladnosti opravi laboratorij, ki je pooblaščen za izvajanje kalibracij po ustreznih standardih.

1.2 Instrumenti za meritve hitrosti

Potovalna hitrost vozila se meri z instrumenti, ki izpolnjujejo mejne vrednosti specifikacij s točnostjo vsaj $\pm 0,5$ km/h, če se uporabljajo naprave za neprekinjene meritve.

Če se hitrost meri neodvisno, instrumenti izpolnjujejo mejne vrednosti specifikacij s točnostjo vsaj $\pm 0,2$ km/h.

1.3 Meteorološki instrumenti

Meteorološke instrumenti, ki se uporabljajo za spremljanje vremenskih razmer med preskusom, izpolnjujejo naslednje specifikacije:

- (a) ± 1 °C za napravo za merjenje temperature;
- (b) $\pm 1,0$ m/s za napravo za merjenje hitrosti vetra;
- (c) ± 5 kPa za napravo za merjenje zračnega tlaka;
- (d) ± 5 % za napravo za merjenje relativne vlažnosti.

2. ZVOČNO OKOLJE, VREMENSKE RAZMERE IN HRUP OZADJA

2.1 Preskusni poligon

2.1.1 Splošno

S specifikacijami za preskusni poligon se opredeli zvočno okolje, potrebno za izvajanje preskusov vozila, navedenih v tem pravilniku. Preskuševalna okolja na prostem in v zaprtih prostorih, ki izpolnjujejo specifikacije tega pravilnika, zagotavljajo enakovredna zvočna okolja in rezultate z enako veljavnostjo.

2.1.2 Preskušanje na prostem

Preskusni poligon je večinoma raven. Konstrukcija in površina preskusne steze izpolnjujeta zahteve standarda ISO 10844:2014.

Na oddaljenosti 50 m od središča preskusne steze ni velikih objektov, ki odbijajo zvok, kot so ograje, skale, mostovi ali stavbe. Preskusna steza in površina poligona sta suhi in na njiju ni materialov, ki dušijo zvok, kot so pršič ali kamenčki.

V bližini mikrofonom ni nobene ovire, ki bi lahko vplivala na zvočno polje, med mikrofonom in virom hrupa pa ni nobene osebe. Opazovalec merjenja stoji tako, da ne vpliva na odčitavanje merilnih naprav. Mikrofon se namestijo, kot je prikazano na slikah 1.

2.1.3 Preskušanje v zaprtih polgluhih ali gluhih prostorih

V tem odstavku so določeni pogoji, ki se uporabljajo pri preskušanju vozila, ki deluje tako, kot bi delovalo v prometu, tj. ob delovanju vseh sistemov, ali v načinu, v katerem deluje samo sistem AVAS.

Preskuševalni laboratorij izpolnjuje zahteve standarda ISO 26101:2012 z naslednjimi kvalifikacijskimi merili in zahtevami za meritve, ki ustrezajo tej preskusni metodi.

Prostor, ki velja za polgluhega, se opredeli kot je prikazano na sliki 3.

Za opredelitev polgluhega prostora je treba opraviti naslednjo oceno:

- (a) položaj vira zvoka je na tleh v sredini prostora, ki velja za gluhega;
- (b) vir zvoka zagotavlja širokopasovni vhod za meritve;
- (c) ocene se izvedejo v terčnih pasovih;
- (d) položaji mikrofonom za ocenjevanje so na črti od položaja vira do položaja posameznih mikrofonom, ki se uporabljajo za merjenje po tem pravilniku, kot je prikazano na sliki 3. To se pogosto imenuje prečna črta mikrofona;
- (e) za oceno se uporabi najmanj 10 točk na prečni črti mikrofona;
- (f) terčni pasovi, ki se uporabijo za ugotavljanje izpolnjevanja pogojev za opredelitev prostora kot polgluhega, se opredelijo za zajetje zadevnega spektralnega razpona.

Mejna frekvenca preskuševalnega laboratorija je nižja od najnižje zadevne frekvence, kot je določeno v standardu ISO 26101:2012. Najnižja zadevna frekvenca je frekvenca, pod katero ni vsebine signala, pomembne za meritev emisije zvoka pri preskušanjem vozilu.

V bližini mikrofonom ni nobene ovire, ki bi lahko vplivala na zvočno polje, med mikrofonom in virom hrupa pa ni nobene osebe. Opazovalec merjenja stoji tako, da ne vpliva na odčitavanje merilnih naprav. Mikrofon se namestijo v skladu s sliko 2.

2.2 Meteorološki pogoji

Meteorološki pogoji se opredelijo, da se zagotovi območje običajnih delovnih temperatur in preprečijo nenormalni odčitki zaradi ekstremnih okoljskih pogojev.

Reprezentativne vrednosti za temperaturo, relativno vlažnost in zračni tlak se evidentirajo v časovnem intervalu merjenja.

Meteorološki instrumenti zagotovijo reprezentativne podatke za preskusni poligon in se namestijo ob poligonu na višini, ki ustreza višini mikrofona za meritve.

Meritve se opravijo, ko je temperatura zunanjega zraka v območju med 5 °C in 40 °C.

Morda je treba omejiti območje temperature okolja, da se v skladu s specifikacijami proizvajalca omogočijo vse ključne funkcije vozila, ki lahko zmanjšajo emisije hrupa pri vozilu (npr. zagon/ustavitev, hibridni pogon, akumulatorski pogon, delovanje gorivnih celic).

Preskusi se ne izvedejo, če hitrost vetra, vključno s sunki, na višini mikrofona presega 5 m/s v časovnem intervalu merjenja.

2.3 Hrup ozadja

2.3.1 Merila za meritve za A-vrednoteno raven zvočnega tlaka

Hrup ozadja se meri vsaj 10 sekund. Pri teh meritvah se za izračun zabeleženega hrupa ozadja uporabi 10-sekundni vzorec, pri čemer se zagotovi, da je 10-sekundni vzorec značilen za hrup ozadja brez kakršne koli prehodne motnje. Meritve se opravijo z istimi mikrofoni in na istih položajih mikrofонов, kot so bili uporabljeni med preskusom.

Pri preskušanju v zaprtem prostoru laboratorija se hrup, ki ga povzroča naprava z valji, dinamometer z valji ali druga oprema v preskuševalnem laboratoriju, ko vozilo ni nameščeno ali navzoče, vključno s hrupom, ki ga povzroča prezračevanje v laboratoriju ali ohlajanje vozila, zabeleži kot hrup ozadja.

Najvišja evidentirana A-vrednotena raven zvočnega tlaka, pridobljena z obema mikrofonomoma v 10-sekundnem vzorcu, se zabeleži kot hrup ozadja L_{bgn} za levi in desni mikrofoni.

Za vsak 10-sekundni vzorec pri vsakem mikrofoni se zabeleži območje hrupa ozadja $\Delta L_{bgn, p-p}$ od najmanjše do največje vrednosti.

Zabeleži se terčni frekvenčni spekter, ki ustreza najvišji zabeleženi ravni hrupa ozadja pri mikrofoni, s katerim se izmeri najvišja raven hrupa ozadja.

Za pomoč pri merjenju in beleženju hrupa ozadja glej diagram poteka na sliki 4 Dodatka k tej prilogi.

2.3.2 Merila za popravek pri meritvah A-vrednotene ravni zvočnega tlaka vozila

Rezultat $L_{test,j}$, tj. rezultat j -tega preskusa, izmerjen pri preskusnih pogojih, se glede na raven in območje med najvišjo in najnižjo vrednostjo reprezentativne A-vrednotene ravni zračnega tlaka hrupa ozadja v določenem časovnem obdobju popravi v skladu s preglednico, navedeno v nadaljevanju, da se pridobi raven s popravkom zaradi hrupa ozadja $L_{testcorr,j}$. Če ni drugače navedeno, je $L_{testcorr,j} = L_{test,j} - L_{corr}$.

Popravki meritev zaradi hrupa ozadja so veljavni samo, če je območje med najvišjo in najnižjo A-vrednoteno ravni zvočnega tlaka hrupa ozadja 2 dB(A) ali manj.

Kadar območje med največjim in najmanjšim hrupom ozadja presega 2 dB(A), je najvišja raven hrupa ozadja za 10 dB(A) ali več nižja od ravni meritve. Kadar območje med največjim in najmanjšim hrupom okolja presega 2 dB(A) in je raven hrupa ozadja za manj kot 10 dB(A) nižja od meritve, veljavna meritev ni več mogoča.

Preglednica 3

Popravek zaradi ravni hrupa ozadja pri merjenju A-vrednotene ravni zvočnega tlaka pri vozilu

Popravek zaradi hrupa ozadja		
Območje med najnižjo in najvišjo vrednostjo reprezentativne A-vrednotene ravni zvočnega tlaka hrupa ozadja v določenem časovnem obdobju $\Delta L_{\text{bgn, p-p}}$ v dB(A)	Raven zvočnega tlaka, izmerjena pri j-tem preskusu, od katere se odšteje raven hrupa ozadja $\Delta L = L_{\text{test, j}} - L_{\text{bgn}}$ v dB(A)	Popravek v dB(A) L_{corr}
—	$\Delta L \geq 10$	popravek ni potreben
≤ 2	$8 \leq \Delta L < 10$	0,5
	$6 \leq \Delta L < 8$	1,0
	$4,5 \leq \Delta L < 6$	1,5
	$3 \leq \Delta L < 4,5$	2,5
	$\Delta L < 3$	veljavne meritve ni mogoče zabeležiti

Če se ugotovi temenska vrednost hrupa, ki očitno ni značilna za splošno raven zvočnega tlaka, se meritev ne upošteva.

Za pomoč v zvezi z merili za popravek pri meritvah glej diagram poteka na sliki 4 Dodatka k tej prilogi.

2.3.3 Zahteve za hrup ozadja pri analizi terčnih pasov

Pri terčni analizi v skladu s tem pravilnikom je raven hrupa ozadja v vsaki zadevni terci, analizirana v skladu z odstavkom 2.3.1, vsaj za 6 dB(A) nižja od meritve preskušane vozila ali sistema AVAS v vsakem zadevnem terčnem pasu. A-vrednotena raven zvočnega tlaka hrupa ozadja je vsaj za 10 dB(A) nižja od meritve preskušane vozila ali sistema AVAS.

Za meritve terčnih pasov ni dovoljena izravnava zaradi ozadja.

Za pomoč v zvezi z zahtevami za hrup ozadja pri analizi terčnih pasov glej diagram poteka na sliki 6 Dodatka k tej prilogi.

3. PRESKUSNI POSTOPKI ZA RAVEN ZVOKA VOZILA

3.1 Položaji mikrofонов

Razdalja med položaji mikrofонов na črti PP' in pravokotno referenčno črto CC' na preskusni stezi ali v zaprtem preskuševalnem laboratoriju je 2,0 m $\pm$ 0,05 m, kot je prikazano na slikah 1 in 2.

Mikrofona sta nameščena na višini 1,2 m $\pm$ 0,02 m od tal. Referenčna smer za pogoje prostega zvočnega polja, kot so določeni v IEC 61672-1:2013, je vodoravna in pravokotna na pot vozila, ki jo označuje črta CC'.

3.2 Pogoji za vozilo

3.2.1 Splošni pogoji

Vozilo je reprezentativno za vozila, ki se bodo dala na trg, kot navede proizvajalec v dogovoru s tehnično službo, da se izpolnijo zahteve iz tega pravilnika.

Meritve se izvajajo brez priklopnega vozila, razen v primeru fiksno povezanih vozil.

V primeru vozil HEV/FCHV se preskus opravi v energijsko najučinkovitejšem načinu, da se prepreči ponovni zagon motorja z notranjim zgorevanjem, kar pomeni, da so na primer vsi zvočni, razvedrilni, komunikacijski in navigacijski sistemi izključeni.

Pred začetkom meritev se vzpostavijo normalni pogoji delovanja vozila.

3.2.2 Stanje napolnjenosti akumulatorja

Če so pogonski akumulatorji vgrajeni, je njihovo stanje napolnjenosti zadostno, da se omogočijo vse ključne funkcije v skladu s specifikacijami proizvajalca. Temperatura pogonskih akumulatorjev je v območju temperature sestavnih delov, da se omogočijo vse ključne funkcije, ki lahko zmanjšajo emisije zvoka vozila. Vsi drugi tipi sistemov za shranjevanje energije z možnostjo ponovnega polnjenja so med preskusom pripravljeni za delovanje.

3.2.3 Večnačinsko delovanje

Če je vozilo opremljeno z več načini delovanja, med katerimi lahko izbira voznik, se izbere način, ki zagotavlja najmanjše emisije zvoka med preskusnimi pogoji iz odstavka 3.3.

Če ima vozilo več načinov delovanja, ki se izberejo samodejno, mora proizvajalec določiti ustrezen način preskušanja, da se zagotovijo najmanjše emisije zvoka.

Kadar načina delovanja vozila, ki zagotavlja najmanjše emisije zvoka, ni mogoče določiti, se preskusijo vsi načini, tisti, pri katerem je rezultat najnižji, pa se uporabi za beleženje emisij zvoka vozila v skladu s tem pravilnikom.

3.2.4 Preskusna masa vozila

Meritve se opravijo na vozilih z maso v stanju, pripravljenem za vožnjo, z dovoljenim odstopanjem 15 %.

3.2.5 Izbira in stanje pnevmatik

Pnevmatike, nameščene na vozilo med preskušanjem, izbere proizvajalec vozila in ustrezajo eni od velikosti pnevmatik in enemu od tipov pnevmatik, ki jih za vozilo določi proizvajalec.

Pnevmatike so napolnjene do ustreznega tlaka, ki ga priporoča proizvajalec za preskusno maso vozila.

3.3 Pogoji delovanja

3.3.1 Splošno

Vozilo se lahko za posamezni pogoj delovanja preskusi bodisi v zaprtem prostoru bodisi na prostem.

Preskusi pri stalni hitrosti in vzratni vožnji se lahko izvedejo tako, da se vozilo premika, ali v simuliranih pogojih delovanja. Pri simuliranem delovanju vozila se uporabijo signali za simulacijo dejanskega delovanja med uporabo.

Če je vozilo, opremljeno z motorjem z notranjim zgorevanjem, se ta izključi.

3.3.2 Preskusi pri stalni hitrosti

Ti preskusi se opravijo pri vožnji vozila naprej ali med mirovanjem vozila ob simulaciji hitrosti vozila z zunanjim signalom sistemu AVAS.

3.3.2.1 Preskusi pri stalni hitrosti pri vožnji naprej

Pri preskusu vozila na prostem pot središčnice vozila med celotnim preskusom poteka čim bližje črti CC' pri stalni hitrosti v_{test} . Sprednja ravnina vozila prečka črto AA' na začetku preskusa, zadnja ravnina vozila pa na koncu preskusa prečka črto BB', kot je prikazano na sliki 1a. Če priklopnega vozila ni mogoče enostavno ločiti od vlečnega vozila, se priklopno vozilo pri ocenjevanju prečkanja črte BB' ne upošteva.

Pri preskusu v zaprtem prostoru laboratorija je vozilo postavljeno tako, da je njegova sprednja ravnina na črti PP', kot je prikazano na sliki 2a. Vozilo ohrani stalno preskusno hitrost v_{test} vsaj 5 sekund.

Pri preskusu pri stalni hitrosti 10 km/h je preskusna hitrost v_{test} 10 km/h $\pm$ 2 km/h.

Pri preskusu pri stalni hitrosti 20 km/h je preskusna hitrost v_{test} 20 km/h $\pm$ 1 km/h.

Pri vozilih z avtomatskim menjalnikom je izbirna ročica v položaju za običajno vožnjo, ki ga navede proizvajalec.

Pri vozilih z ročnim menjalnikom je prestavna ročica v položaju najvišje prestave, v kateri se lahko doseže ciljna hitrost vozila pri stalni vrtilni frekvenci motorja.

3.3.2.2 Preskusi pri stalni hitrosti, simulirani z zunanjim signalom sistemu AVAS med mirovanjem vozila

Pri preskusu v zaprtem prostoru ali na prostem je vozilo postavljeno tako, da je njegova sprednja ravnina na črti PP', kot je prikazano na sliki 2b. Vozilo ohrani stalno simulirano preskusno hitrost v_{test} vsaj 5 sekund.

Pri preskusu pri stalni hitrosti 10 km/h je simulirana preskusna hitrost v_{test} 10 km/h $\pm$ 0,5 km/h.

Pri preskusu pri stalni hitrosti 20 km/h je simulirana preskusna hitrost v_{test} 20 km/h $\pm$ 0,5 km/h.

3.3.3 Preskusi pri vzratni vožnji

Ti preskusi se lahko opravijo pri vožnji vozila nazaj ali ob simulaciji hitrosti vozila z zunanjim signalom sistemu AVAS ali med mirovanjem vozila.

3.3.3.1 Preskus pri vožnji nazaj

Pri preskusu vozila na prostem pot središčnice vozila med celotnim preskusom poteka čim bližje črti CC' pri stalni hitrosti v_{test} . Zadnja ravnina vozila prečka črto AA' na začetku preskusa, sprednja ravnina vozila pa na koncu preskusa prečka črto BB', kot je prikazano na sliki 1b. Če priklopnega vozila ni mogoče enostavno ločiti od vlečnega vozila, se priklopno vozilo pri ocenjevanju prečkanja črte BB' ne upošteva.

Pri preskusu v zaprtem prostoru laboratorija je vozilo postavljeno tako, da je njegova zadnja ravnina na črti PP', kot je prikazano na sliki 2b. Vozilo ohrani stalno preskusno hitrost v_{test} vsaj 5 sekund.

Pri preskusu pri stalni hitrosti 6 km/h je preskusna hitrost v_{test} 6 km/h $\pm$ 2 km/h.

Pri vozilih z avtomatskim menjalnikom je izbirna ročica v položaju za običajno vzratno vožnjo, ki ga navede proizvajalec.

Pri vozilih z ročnim menjalnikom je prestavna ročica v položaju najvišje vzratne prestave, v kateri se lahko doseže ciljna hitrost vozila pri stalni vrtilni frekvenci motorja.

3.3.3.2 Preskusi pri vzvratni vožnji, simulirani z zunanjim signalom sistemu AVAS med mirovanjem vozila

Pri preskusu v zaprtem prostoru ali na prostem je vozilo postavljeno tako, da je njegova zadnja ravnina na črti PP', kot je prikazano na sliki 2b. Vozilo ohrani stalno simulirano preskusno hitrost v_{test} vsaj 5 sekund.

Pri preskusu pri stalni hitrosti 6 km/h je simulirana preskusna hitrost v_{test} 6 km/h $\pm$ 0,5 km/h.

3.3.3.3 Preskus pri vzvratni vožnji med mirovanjem

Pri preskusu v zaprtem prostoru ali na prostem je vozilo postavljeno tako, da je njegova zadnja ravnina na črti PP', kot je prikazano na sliki 2b.

Med preskusom je krmilni element za izbiro prestave v položaju za vzvratno vožnjo, zavora pa sproščena.

3.4 Odčitki meritev in zabeležene vrednosti

Za vsak preskusni pogoj se opravijo vsaj štiri meritve na obeh straneh vozila.

Prvi štirje veljavni zaporedni rezultati meritev, znotraj 2 dB(A), ki omogočajo črtanje neveljavnih rezultatov, se uporabijo za izračun končnega rezultata za določeno stran vozila.

Če se ugotovi temenska vrednost hrupa, ki očitno ni značilna za splošno raven zvočnega tlaka, se meritev ne upošteva. Pri meritvah med vožnjo vozila (naprej in vzvratno) na prostem se za vsak položaj mikrofona evidentira najvišja A-vrednotena raven zvočnega tlaka ($L_{\text{test},j}$), ugotovljena med vsakim prehodom vozila med črtama AA' in PP', do prve pomembne številke za decimalnim mestom (na primer XX,X). Pri meritvah med vožnjo vozila (naprej in vzvratno) v zaprtem prostoru in med mirovanjem se za vsak položaj mikrofona evidentira najvišja A-vrednotena raven zvočnega tlaka ($L_{\text{test},j}$), ugotovljena v vsakem 5-sekundnem obdobju, do prve pomembne številke za decimalnim mestom (na primer XX,X).

$L_{\text{test},j}$ se popravi v skladu z odstavkom 2.3.2, da se dobi $L_{\text{testcorr},j}$.

Za vsako najvišjo A-vrednoteno raven zvočnega tlaka se zabeleži ustrezen terčni spekter za vsak položaj mikrofona. Za rezultate terčnih meritev se ne uporabi popravek zaradi ozadja.

3.5 Priprava podatkov in zabeleženi rezultati

Za vsak preskusni pogoj, opisan v odstavku 3.3, se izračuna aritmetično povprečje rezultatov s popravkom zaradi ozadja ($L_{\text{testcorr},j}$) in ustreznih terčnih spektrov za obe strani vozila, ki se zaokroži na prvo decimalno mesto.

Od končnih rezultatov meritev A-vrednotene ravni zvočnega tlaka ($L_{\text{crs } 10}$, $L_{\text{crs } 20}$ in L_{reverse}) se zabeležita manjši vrednosti povprečij obeh strani, zaokroženi na najbližjo številko. Od končnih terčnih spektrov se zabeležijo spektri, ki ustrezajo isti strani kot zabeležena A-vrednotena raven zvočnega tlaka.

4. PRESKUSNI POSTOPKI ZA FREKVENČNI POMIK

4.1 Splošno

Določbe v zvezi s frekvenčnim pomikom iz odstavka 6.2.3 besedila se preverijo z uporabo ene od naslednjih preskusnih metod, ki jih izbere proizvajalec.

Metoda (A) Preskus celotnega vozila med vožnjo na preskusni stezi na prostem

Metoda (B) Preskus celotnega vozila med mirovanjem na preskusni stezi na prostem ob simulaciji vožnje vozila z generatorjem zunanjega signala sistemu AVAS

Metoda (C) Preskus celotnega vozila med vožnjo v zaprtem prostoru laboratorija na dinamometru z valji

Metoda (D) Preskus celotnega vozila med mirovanjem v zaprtem prostoru laboratorija ob simulaciji vožnje vozila z generatorjem zunanjega signala sistemu AVAS

Metoda (E) Preskus sistema AVAS brez vozila v zaprtem prostoru laboratorija ob simulaciji vožnje vozila z generatorjem zunanjega signala sistemu AVAS

Zahteve za laboratorij ter specifikacije za nastavitev vozila in preskusa so enake tistim iz odstavkov 1, 2, 3.1 in 3.2 te priloge glede na izbrano preskusno metodo, razen če niso v naslednjih odstavkih določene drugačne ali dodatne specifikacije.

Pri meritvah se ne uporabi popravek zaradi hrupa ozadja. Pri meritvah na prostem je treba ravnati posebno previdno. Prepreči se vsak vpliv hrupa ozadja. Če se ugotovi temenska vrednost hrupa, ki očitno ni značilna za splošni signal, se meritev ne upošteva.

4.2 Instrumenti in obdelava signalov

Proizvajalec in tehnična služba se dogovorita o nastavitvah analizatorja, da se zagotovijo podatki v skladu s temi zahtevami.

S sistemom za analizo zvoka se lahko opravi spektralna analiza pri frekveni vzorčenja in na frekvenčnem območju z vsemi zadevnimi frekvencami. Frekvenčna ločljivost je dovolj natančna, da je mogoče ločiti med frekvencami pri različnih preskusnih pogojih.

4.3 Preskusne metode

4.3.1 Metoda (A) – preskus na prostem in vožnja vozila

Vozilo deluje v istem preskuševalnem objektu na prostem in v skladu z istim pogojem delovanja kot pri preskusu vozila pri stalni hitrosti (odstavek 3.3.2).

Emisija zvoka vozila se izmeri pri ciljnih hitrostih od 5 km/h do 20 km/h v stopnjah po 5 km/h ter z odstopanjem ± 2 km/h za hitrost 10 km/h ali manj in ± 1 km/h za vse druge hitrosti. Najmanjša ciljna hitrost je 5 km/h. Če vozila pri tej hitrosti ni mogoče upravljati z določeno točnostjo, se uporabi najmanjša možna hitrost pod 10 km/h.

4.3.2 Metoda (B) in metoda (D) – na prostem/zaprti prostor laboratorija in mirovanje vozila

Vozilo se preskusi v preskuševalnem laboratoriju, kjer lahko vozilo sprejme zunanji signal hitrosti vozila sistemu AVAS za simulacijo delovanja vozila. Položaji mikrofонов so enaki kot pri pogojih za preskus celotnega vozila, kot je prikazano na sliki 2a. Sprednja ravnina vozila je nameščena na črto PP'.

Emisija zvoka vozila se izmeri pri simuliranih hitrostih od 5 km/h do 20 km/h v stopnjah po 5 km/h ter z odstopanjem $\pm 0,5$ km/h za vsako preskusno hitrost.

4.3.3 Metoda (C) – zaprti prostor laboratorija in vožnja vozila

Vozilo se namesti v zaprtem preskuševalnem laboratoriju, kjer lahko deluje na dinamometru z valji enako kot na prostem. Vsi položaji mikrofонов so enaki kot pri pogojih za preskus vozila, kot je prikazano na sliki 2a. Sprednja ravnina vozila je nameščena na črto PP'.

Emisija zvoka vozila se izmeri pri ciljnih hitrostih od 5 km/h do 20 km/h v stopnjah po 5 km/h ter z odstopanjem ± 2 km/h za hitrost 10 km/h ali manj in ± 1 km/h za vse druge hitrosti. Najmanjša ciljna hitrost je 5 km/h. Če vozila pri tej hitrosti ni mogoče upravljati z določeno točnostjo, se uporabi najmanjša možna hitrost pod 10 km/h.

4.3.4 Metoda (E)

Sistem se v zaprtem prostoru laboratorija pritrdi tako, da se ne premika, z uporabo opreme, ki jo navede proizvajalec. Mikrofon merilnega instrumenta se namesti na razdalji 1 m od sistema AVAS v smeri najvišje ravni zvoka in na približno isti višini kot zvočno sevanje sistema AVAS.

Emisija zvoka se izmeri pri simuliranih hitrostih od 5 km/h do 20 km/h v stopnjah po 5 km/h ter z odstopanjem $\pm 0,5$ km/h za vsako preskusno hitrost.

4.4 Odčitki meritev

4.4.1 Preskusna metoda (A)

Pri vsaki hitrosti, navedeni v odstavku 4.3.1, se opravijo najmanj štiri meritve. Zvok, ki se odda, se evidentira med vsakim prehodom vozila med črtama AA' in BB' za vsak položaj mikrofona. Iz vsakega vzorca meritev se za nadaljnjo analizo izreže del, pridobljen na odseku od črte AA do -1 metra pred črto PP'.

4.4.2 Preskusne metode (B), (C), (D) in (E)

Zvok, ki se odda, se meri najmanj 5 sekund pri vsaki hitrosti, navedeni v ustreznih odstavkih.

4.5 Obdelava signalov

Za vsak evidentiran vzorec se ugotovi povprečni spekter moči z uporabo Hanningovega okna in povprečij z vsaj 66,6-odstotnim prekrivanjem. Izbere se dovolj ozka frekvenčna ločljivost, da se omogoči ločevanje frekvenčnih pomikov za posamezne ciljne pogoje. Zabeležena hitrost za posamezni del vzorca je povprečna hitrost vozila v času trajanja dela vzorca, zaokrožena na prvo decimalno mesto.

V primeru metode (A) se frekvenca, ki bi se morala spremeniti glede na hitrost, določi za posamezni del vzorca. Zabeležena frekvenca za posamezni ciljni pogoj f_{speed} je matematično povprečje frekvenc, določeno za posamezni vzorec meritev in zaokroženo na najbližjo števko. Zabeležena hitrost za posamezni ciljni pogoj je matematično povprečje štirih delov vzorca.

Preglednica 4

Analiza pomaknjene frekvenca za posamezni ciljni pogoj za posamezno stran

Ciljna hitrost	Preskusna vožnja za ciljni pogoj	Zabeležena hitrost (povprečje na del vzorca)	Ugotovljena zadevna frekvenca (f_{speed})	Zabeležena hitrost za posamezni ciljni pogoj (povprečje zabeleženih hitrosti)	Zabeležena zadevna frekvenca za posamezni ciljni pogoj (f_{speed})
km/h	št.	km/h	Hz	km/h	Hz
5	1				
	2				
	3				
	4				

Ciljna hitrost	Preskusna vožnja za ciljni pogoj	Zabeležena hitrost (povprečje na del vzorca)	Ugotovljena zadevna frekvenca ($f_{j, \text{speed}}$)	Zabeležena hitrost za posamezni ciljni pogoj (povprečje zabeleženih hitrosti)	Zabeležena zadevna frekvenca za posamezni ciljni pogoj (f_{speed})
km/h	št.	km/h	Hz	km/h	Hz
10	1				
	2				
	3				
	4				
15	1				
	2				
	3				
	4				
20	1				
	2				
	3				
	4				

Za vse druge poskusne metode se za nadaljnji izračun neposredno uporabi izpeljani frekvenčni spekter.

4.5.1 Priprava podatkov in zabeleženi rezultati

Za nadaljnji izračun se uporabi frekvenca, ki bi se morala pomakniti. Za referenčno frekvenco (f_{ref}) se uporabi frekvenca najmanjše zabeležene preskusne hitrosti, zaokrožena na najbližjo števko.

Za druge hitrosti vozila se ustrezne pomaknjene frekvence (f_{speed}), zaokrožene na najbližjo števko, vzamejo iz spektralne analize. Za izračun del f , tj. frekvenčni pomik signala, se uporabi enačba (1):

$$\text{def} = \left\{ \left[(f_{\text{speed}} - f_{\text{ref}}) / (v_{\text{test}} - v_{\text{ref}}) \right] / f_{\text{ref}} \right\} \cdot 100 \quad \text{enačba (1),}$$

pri čemer je

f_{speed} frekvenca pri dani vrednosti hitrosti;

f_{ref} frekvenca pri referenčni hitrosti 5 km/h ali najmanjši zabeleženi hitrosti;

v_{test} dejanska ali simulirana hitrost vozila, ki ustreza frekvenci f_{speed} ;

v_{ref} dejanska ali simulirana hitrost vozila, ki ustreza frekvenci f_{ref} .

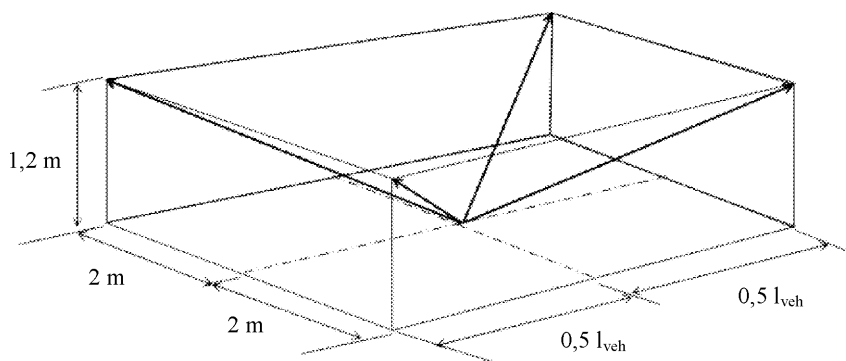
Rezultati se zabeležijo z uporabo naslednje preglednice:

Preglednica 5

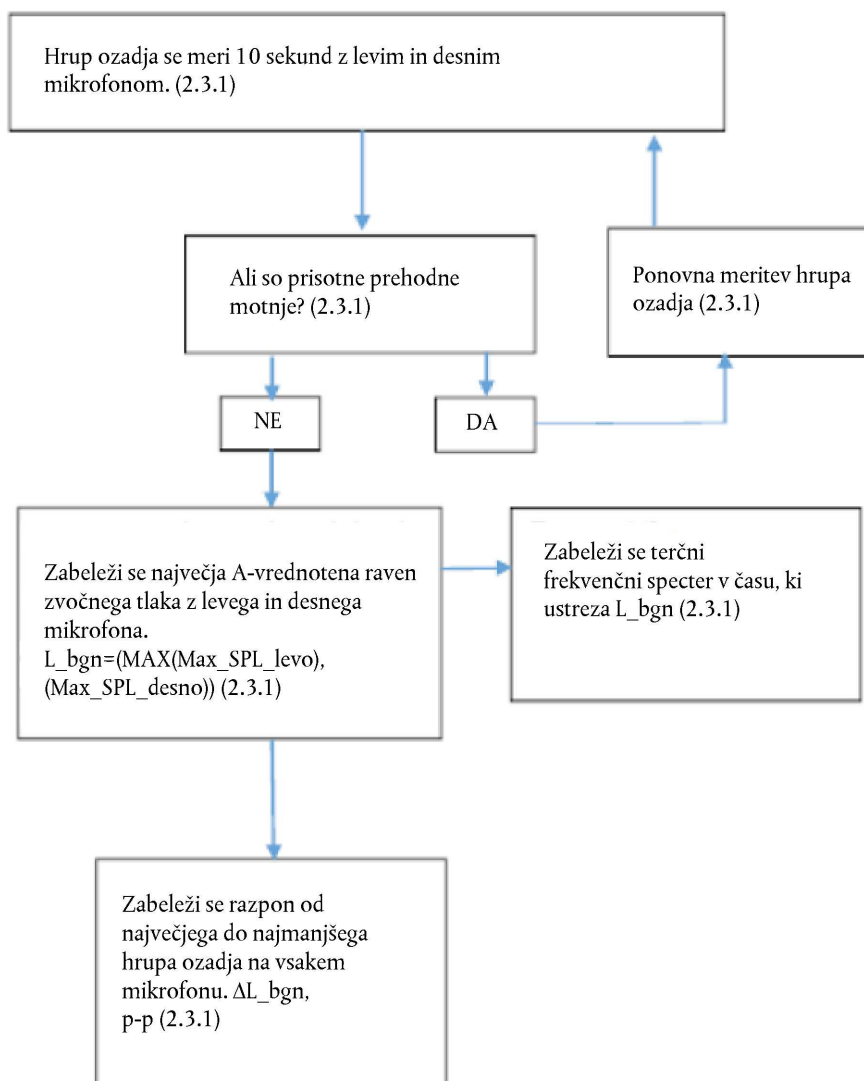
Preglednica za poročanje, ki se izpolni za vsako analizirano frekvenco

		Rezultati preskusov pri ciljnih hitrostih			
		5 km/h (referenčna)	10 km/h	15 km/h	20 km/h
Zabeležena hitrost	km/h				
Frekvenca, f_{speed} , leva stran	Hz				
Frekvenca, f_{speed} , desna stran	Hz				
Frekvenčni pomik, leva stran	%	nr.			
Frekvenčni pomik, desna stran	%	nr.			

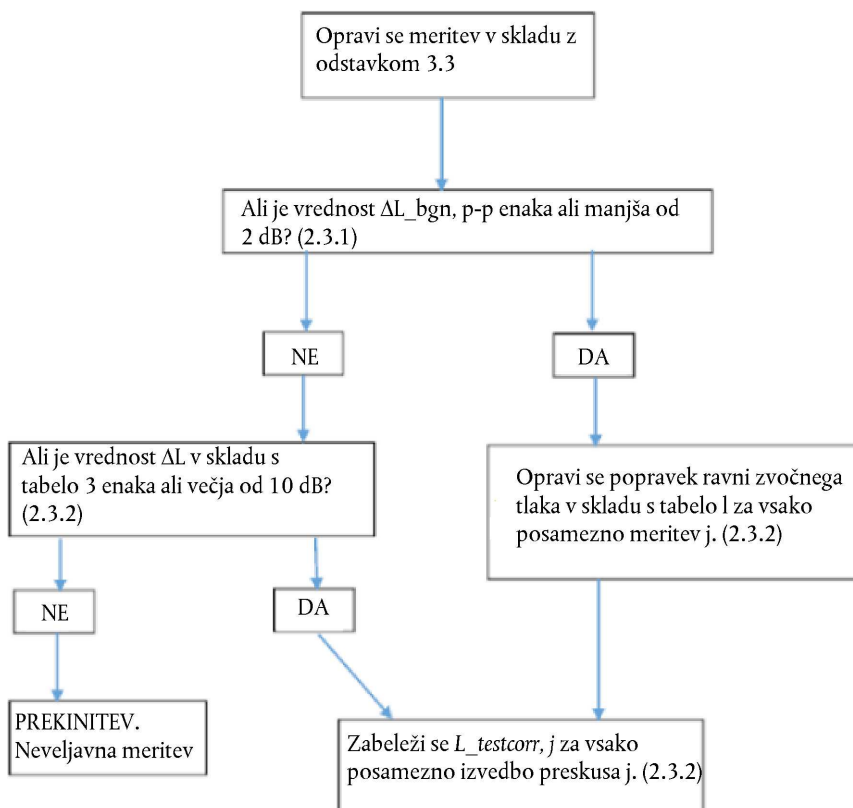
Slika 3

Najmanjši prostor, ki se opredeli kot polgluhi prostor

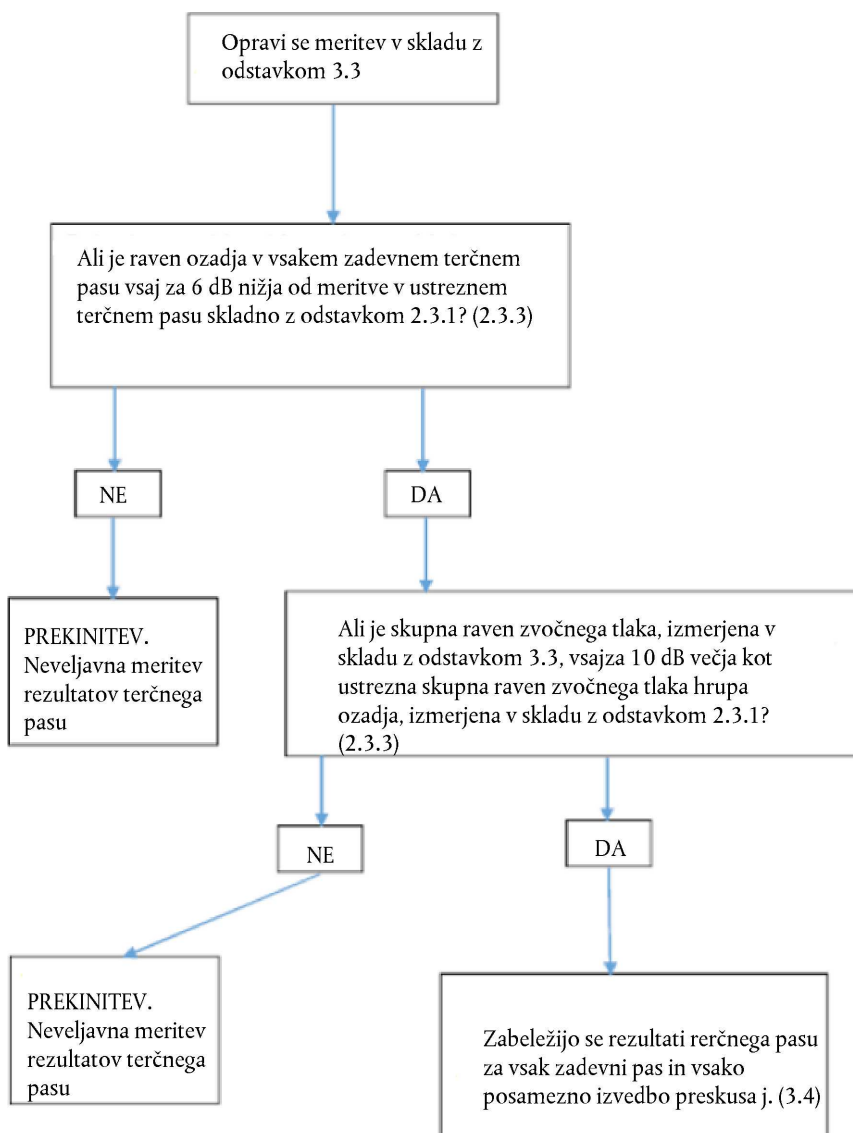
Slika 4

Ugotavljanje območja hrupa ozadja

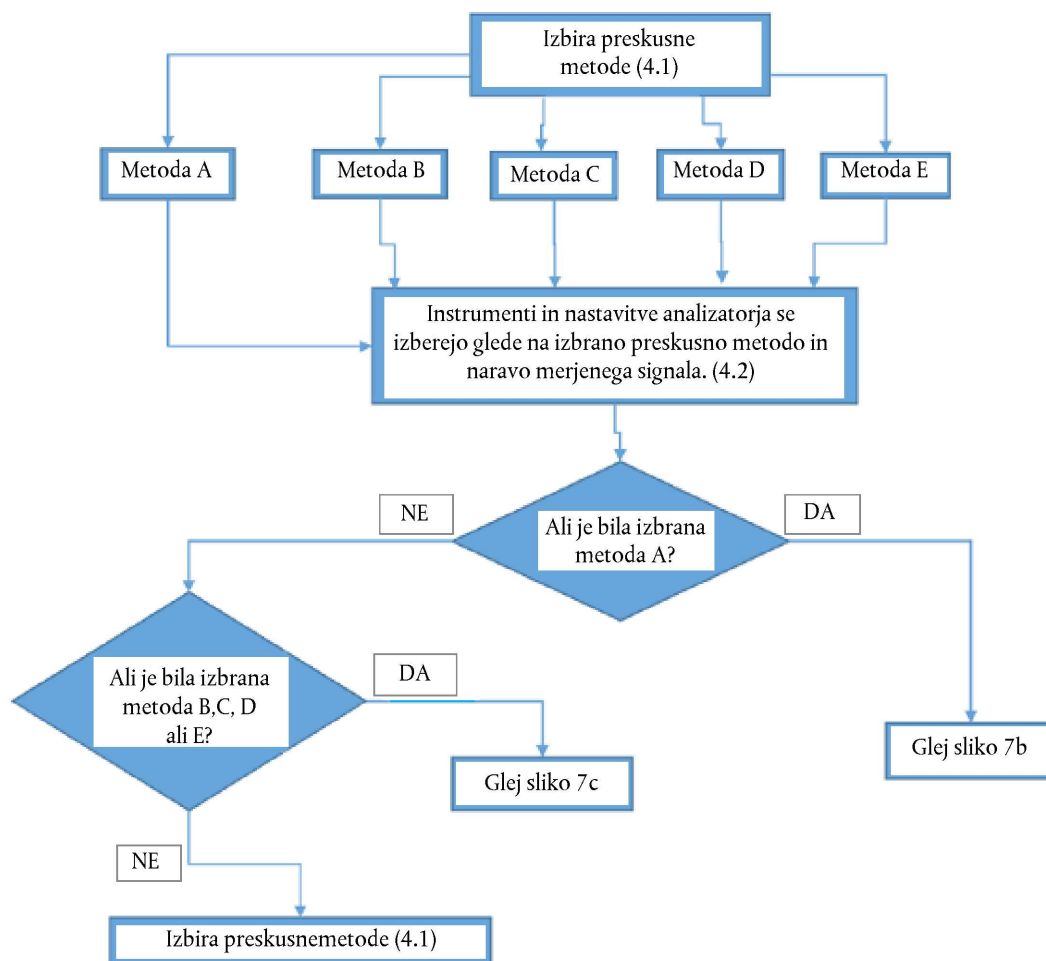
Slika 5

Merila za popravek pri meritvah A-vrednotene ravni zvočnega tlaka vozila

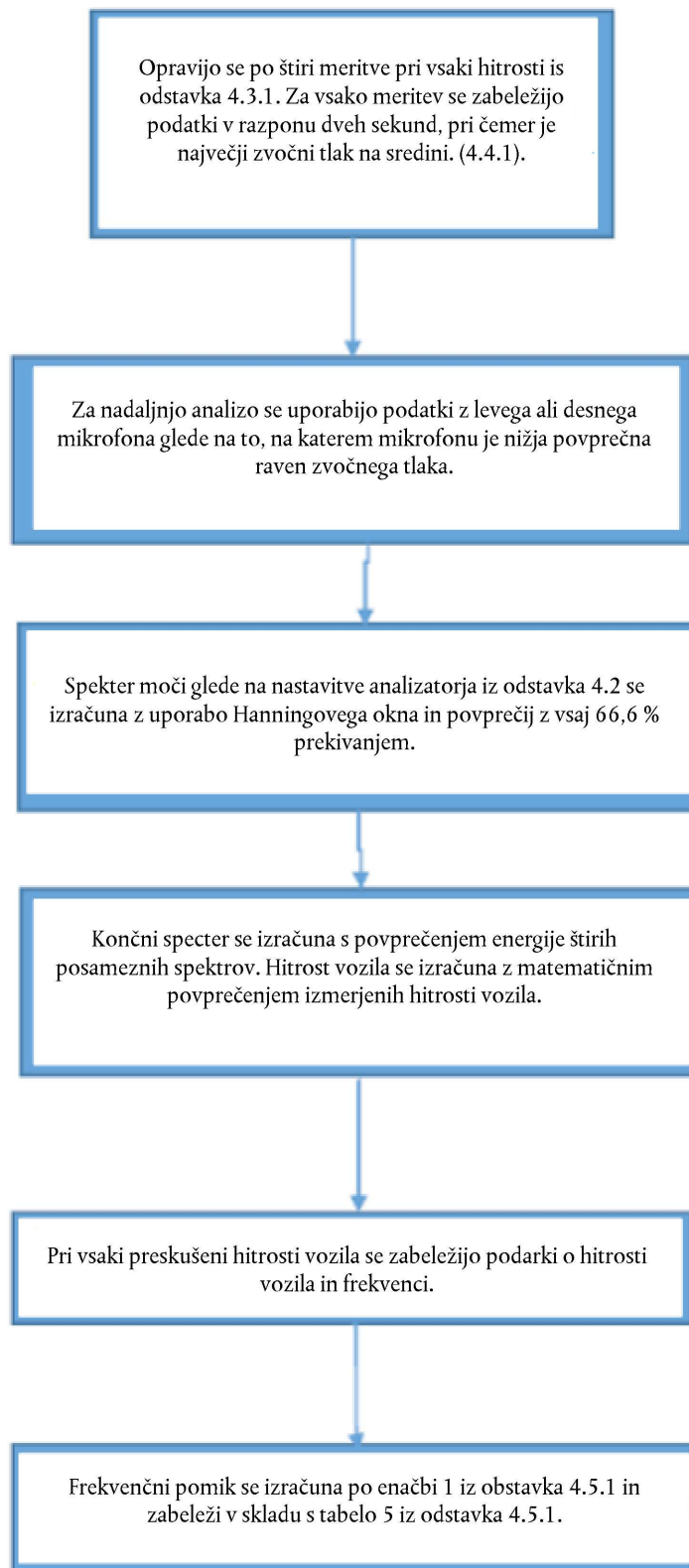
Slika 6

Zahteve za hrup ozadja pri analizi terčnih pasov

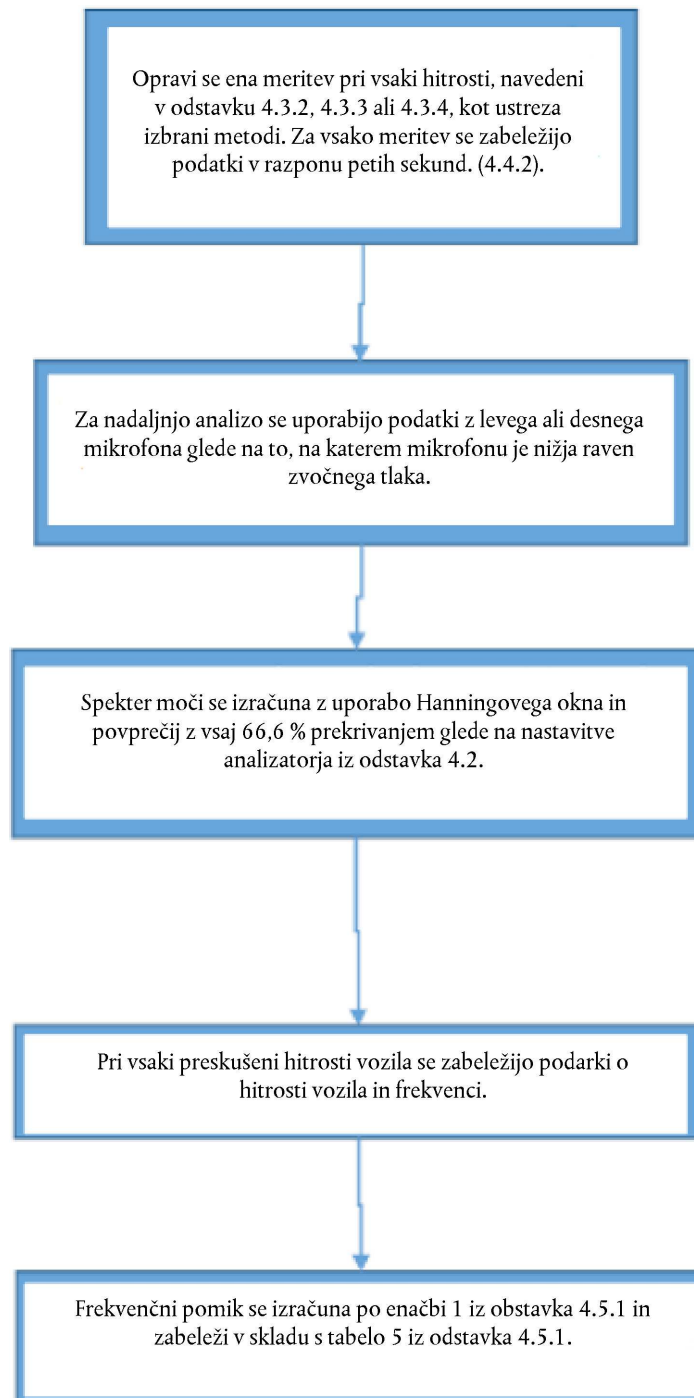
Slika 7a

Preskusni postopki za meritve frekvenčnega pomika

Slika 7b

Preskusni postopki za meritve frekvenčnega pomika, metoda A

Slika 7c

Preskusni postopki za meritve frekvenčnega pomika, metode B, C, D in E

ISSN 1977-0804 (elektronska različica)
ISSN 1725-5155 (tiskana različica)



Urad za publikacije Evropske unije
2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

SL