

Europeiska unionens officiella tidning

L 109



Svensk utgåva

Lagstiftning

femtionionde årgången

26 april 2016

Innehållsförteckning

II Icke-lagstiftningsakter

FÖRORDNINGAR

- ★ **Kommissionens förordning (EU) 2016/646 av den 20 april 2016 om ändring av förordning (EG) nr 692/2008 vad gäller utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 6) ⁽¹⁾** 1
- ★ **Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/647 av den 25 april 2016 om ändring för tvåhundrafyrtiofemte gången av rådets förordning (EG) nr 881/2002 om införande av vissa särskilda restriktiva åtgärder mot vissa med organisationerna Isil (Daish) och al-Qaida associerade personer och enheter** 23
- Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/648 av den 25 april 2016 om fastställande av schablonimportvärden för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker 25

BESLUT

- ★ **Kommissionens beslut (EU) 2016/649 av den 15 januari 2016 om åtgärd SA.24123 (12/C) (f.d. 11/NN) som Nederländerna har genomfört - Påstådd försäljning av mark under marknadspris av Leidschendam-Voorburgs kommun [delgivet med nr C(2016) 85] ⁽¹⁾** 27
- ★ **Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2016/650 av den 25 april 2016 om fastställande av standarder för säkerhetsbedömning av kvalificerade anordningar för skapande av elektroniska underskrifter och stämplat enlign artiklarna 30.3 och 39.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden ⁽¹⁾** 40

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

SV

De rättsakter vilkas titlar är tryckta med fin stil är sådana rättsakter som har avseende på den löpande handläggningen av jordbrukspolitiska frågor. De har normalt begränsad giltighetstid.

Beträffande alla övriga rättsakter gäller att titlarna är tryckta med fet stil och föregås av en asterisk.

Rättelser

- ★ Rättelse till kommissionens förordning (EU) 2016/71 av den 26 januari 2016 om ändring av bilagorna II, III och V till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 396/2005 vad gäller gränsvärdena för 1-metylcyklopropen, flonicamid, flutriafol, indolylättiksyra, indolyl-smörsyra, petoxamid, pirimikarb, protiokonazol och teflubenzuron i eller på vissa produkter (EUT L 20, 27.1.2016) 43

II

(Icke-lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) 2016/646

av den 20 april 2016

om ändring av förordning (EG) nr 692/2008 vad gäller utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 6)**(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon ⁽¹⁾, särskilt artikel 5.3, och

av följande skäl:

- (1) Förordning (EG) nr 715/2007 är en särrättsakt inom det typgodkännandeförfarande som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG ⁽²⁾.
- (2) Enligt förordning (EG) nr 715/2007 ska nya lätta fordon uppfylla vissa utsläppsgränser och ytterligare krav på tillgång till information. De särskilda tekniska bestämmelser som krävs för genomförande av förordning (EG) nr 715/2007 antogs genom kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 ⁽³⁾.
- (3) Kommissionen har genomfört en detaljerad analys baserad på egen forskning och extern information av de förfaranden, provningar och krav för typgodkännande som fastställs i förordning (EG) nr 692/2008, och konstaterat att utsläppen vid verklig körning på väg av Euro 5/6-fordon väsentligt överskrider de utsläpp som uppmätts under den föreskrivna nya europeiska körcykeln (NEDC), särskilt med avseende på NO_x-utsläpp från dieselfordon.
- (4) Genom införandet av Euronormerna och efterföljande revideringar har utsläppskraven för typgodkännande av motorfordon gradvis skärpts betydligt. Även om utsläppen av alla olika föroreningar som omfattas av föreskrifterna har minskat betydligt från fordon i allmänhet, är detta inte fallet vad gäller NO_x-utsläpp från dieselmotorer, särskilt från lätta fordon. Åtgärder för att rätta till denna situation krävs därför.
- (5) Manipulationsanordningar, enligt definitionen i artikel 3.10 i förordning (EG) nr 715/2007, som minskar nivån på begränsningen av utsläpp är förbjudna. Nyligen inträffade händelser har framhävt behovet av att förstärka

⁽¹⁾ EUT L 171, 29.6.2007, s. 1.⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (Ramdirektiv) (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).⁽³⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 av den 18 juli 2008 om genomförande och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 199, 28.7.2008, s. 1).

efterlevnaden i detta avseende. Det är därför lämpligt att kräva en bättre övervakning av den strategi för utsläpps-begränsning som tillämpas av tillverkaren vid typgodkännandet, enligt de principer som redan tillämpas på tunga fordon genom Euro VI-förordningen (EG) nr 595/2009 och dess genomförandeåtgärder.

- (6) En lösning på problemet med utsläpp av NO_x från dieselfordon torde bidra till att sänka den nuvarande fortsatt höga koncentrationen av NO₂ i luften, som utgör en stor risk för människors hälsa.
- (7) Kommissionen inrättade i januari 2011 en arbetsgrupp med deltagande av alla berörda parter för att utveckla ett provningsförfarande för utsläpp vid verklig körning (*real driving emission*, RDE) som bättre återspeglar de utsläpp som uppmäts i trafiken. I detta syfte, och efter omfattande tekniska överläggningar, användes det alternativ som föreslås i förordning (EG) nr 715/2007, dvs. ombordsystem för utsläppsmätning (Portable Emissions Measurement Systems, PEMS) och not-to-exceed-gränser (NTE-gränser).
- (8) Enligt överenskommelse med parterna i Cars 2020-processen ⁽¹⁾ bör RDE-provningar införas i två faser: under den första övergångsperioden bör provningsförfarandena endast användas i övervakningssyfte, medan de senare bör tillämpas tillsammans med bindande kvantitativa RDE-krav för alla nya typgodkännanden eller fordon.
- (9) RDE-provningar infördes genom kommissionens förordning (EU) 2016/427 ⁽²⁾. Det är nu nödvändigt att fastställa kvantitativa RDE-krav för att begränsa avgasutsläppen under alla normala användningsförhållanden enligt de utsläppsgränser som anges i förordning (EG) nr 715/2007. För detta ändamål bör statistiska och tekniska osäkerheter i mätmetoderna tas i beaktande.
- (10) För att ge tillverkarna möjlighet att successivt anpassa sig till RDE-reglerna bör de slutliga kvantitativa RDE-kraven införas i två på varandra följande steg. I det första steget, som bör tillämpas från och med 4 år efter datumen för den obligatoriska tillämpningen av Euro 6-normerna, bör en överensstämmelsefaktor på 2,1 tillämpas. Det andra steget bör följa 1 år och 4 månader efter det första steget och kräva full överensstämmelse med det utsläppsgränsvärde för NO_x på 80 mg/km som fastställs i förordning (EG) nr 715/2007 plus en marginal som tar hänsyn till den ytterligare mätosäkerhet som rör användningen av ombordsystem för utsläppsmätning.
- (11) Samtidigt som det är viktigt att alla tänkbara körsituationer kan omfattas av RDE-provning, bör det undvikas att de fordon som provas körs på ett partiskt sätt, dvs. i avsikt att generera en godkänd eller en underkänd provning, inte till följd av fordonets tekniska prestanda utan på grund av extrema körmönster. Därför införs kompletterande gränsvillkor för RDE-provning för att hantera sådana situationer.
- (12) På grund av sin karaktär kan körförhållandena under individuella PEMS-trippar inte till fullo motsvara "de normala användningsförhållandena för ett fordon". Utsläppsbegränsningens svårighetsgrad kan således variera under sådana trippar. Som en följd av detta och för att ta hänsyn till statistiska och tekniska osäkerheter i mätförfarandena får det övervägas att i framtiden låta egenskaperna hos individuella PEMS-trippar återspeglas i de NTE-utsläppsgränser som gäller dessa trippar, enligt vissa mätbara parametrar, t.ex. i förhållande till kördynamik eller arbetsbelastning. Om denna princip tillämpas bör den inte leda till att påverkan på miljön eller RDE-provningarnas effektivitet försämrats, något som bör påvisas genom en referentgranskad vetenskaplig studie. För bedömningen av utsläppsbegränsningens svårighetsgrad under en PEMS-tripp bör dessutom endast parametrar som kan motiveras av objektiva vetenskapliga skäl och inte bara på grund av kalibreringen av motorn eller de utsläppsbegränsande anordningarna eller systemen för utsläppsbegränsning beaktas.
- (13) Under erkännande av behovet av att begränsa NO_x-utsläppen i stadstrafik ska slutligen en förändring av den relativa viktningen av stads-, landsvägs- och motorvägskörning i RDE-provningen tas i omedelbart övervägande så att en låg överensstämmelsefaktor kan uppnås i praktiken, vilket tillhandahåller ett ytterligare gränsvillkor avseende kördynamik för det tredje RDE-lagstiftningspaketet, över vilket de utökade villkoren ska tillämpas från datumen för tillämpningen av steg 1.

⁽¹⁾ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *Cars 2020: Åtgärdsplan för en konkurrenskraftig och hållbar bilindustri i Europa* (COM(2012) 636 final).

⁽²⁾ Kommissionens förordning (EU) 2016/427 av den 10 mars 2016 om ändring av förordning (EG) nr 692/2008 vad gäller utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 6) (EUT L 82, 31.3.2016, s. 1).

- (14) Kommissionen ska fortlöpande se över bestämmelserna för RDE-provningsförfarandet och anpassa dessa bestämmelser för att ta hänsyn till ny fordonsteknik och säkerställa deras ändamålsenlighet. På samma sätt ska kommissionen fortlöpande årligen se över den lämpliga nivån på den slutliga överensstämmelsefaktorn mot bakgrund av den tekniska utvecklingen. Den ska i synnerhet se över de två alternativa metoder för utvärdering av PEMS-utsläppsdata som anges i tilläggen 5 och 6 till bilaga IIIA till förordning (EG) nr 692/2008 i syfte att utveckla en enda metod.
- (15) Förordning (EG) nr 692/2008 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (16) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från tekniska kommittén för motorfordon.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 692/2008 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 2 ska följande punkter läggas till som punkterna 43 och 44:

”43. *grundstrategi för avgasrening*: en avgasreningstrategi som är aktiv under fordonets hela driftsområde avseende varvtal och belastning såvida inte en hjälpstrategi för avgasrening är aktiverad.

44. *hjälpstrategi för avgasrening*: en avgasreningstrategi som aktiveras och ersätter eller ändrar grundstrategin för avgasrening i ett särskilt syfte och under särskilda miljö- eller driftförhållanden, och som bara är i funktion så länge som dessa förhållanden föreligger.”

2. I artikel 3.10 ska tredje stycket ersättas med följande:

”Fram till och med tre år efter de datum som anges i artikel 10.4 och fyra år efter de datum som anges i artikel 10.5 i förordning (EG) nr 715/2007 ska följande bestämmelser gälla:”

3. Artikel 3.10 a ska ersättas med följande:

”Kraven i punkt 2.1 i bilaga IIIA ska inte tillämpas.”

4. I artikel 5 ska följande punkter införas som punkterna 11 och 12:

”11. Tillverkaren ska också tillhandahålla ett utvidgat dokumentationsmaterial med följande information:

a) Information om driften av alla hjälp- och grundstrategier för avgasrening, inklusive en beskrivning av de parametrar som ändras av varje hjälpstrategi och de gränsvillkor under vilka hjälpstrategin är aktiv samt en indikation om vilka hjälp- eller grundstrategier som troligen är aktiva under förhållandena vid de provningsförfaranden som anges i denna förordning.

b) En beskrivning av bränslekontrollsystemets logik, tidsstrategier och omkopplingspunkter under alla driftsformer.

12. Det utvidgade dokumentationsmaterial som avses i punkt 11 ska hållas strikt konfidentiellt. Det får förvaras av godkännandemyndigheten eller, efter godkännandemyndighetens godkännande, behållas av tillverkaren. Om tillverkaren behåller dokumentationsmaterialet ska det identifieras och dateras av godkännandemyndigheten när det granskats och godkänts. Godkännandemyndigheten ska kunna inspektera dokumentationsmaterialet när godkännandet ges eller när som helst under godkännandets giltighet.”

5. Tillägg 6 till bilaga I ska ändras i enlighet med bilaga I till den här förordningen.

6. Bilaga IIIA ska ändras i enlighet med bilaga II till den här förordningen.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 20 april 2016.

På kommissionens vägnar

Jean-Claude JUNKER

Ordförande

BILAGA I

I tillägg 6 till bilaga I till förordning (EG) nr 692/2008 ska tabell 1 ändras på följande sätt:

1. Raderna ZD, ZE och ZF ska ersättas med följande:

"ZD	Euro 6c	Euro 6-2	M, N ₁ klass I	Gnist., Komp.		1.9.2018	31.8.2019
ZE	Euro 6c	Euro 6-2	N ₁ klass II	Gnist., Komp.		1.9.2019	31.8.2020
ZF	Euro 6c	Euro 6-2	N ₁ klass III, N ₂	Gnist., Komp.		1.9.2019	31.8.2020"

2. Följande rader ska införas efter rad ZF:

"ZG	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	M, N ₁ klass I	Gnist., Komp.	1.9.2017	1.9.2019	31.12.2020
ZH	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	N ₁ klass II	Gnist., Komp.	1.9.2018	1.9.2020	31.12.2021
ZI	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	N ₁ klass III, N ₂	Gnist., Komp.	1.9.2018	1.9.2020	31.12.2021
ZJ	Euro 6d	Euro 6-2	M, N ₁ klass I	Gnist., Komp.	1.1.2020	1.1.2021	
ZK	Euro 6d	Euro 6-2	N ₁ klass II	Gnist., Komp.	1.1.2021	1.1.2022	
PLN	Euro 6d	Euro 6-2	N ₁ klass III, N ₂	Gnist., Komp.	1.1.2021	1.1.2022"	

3. I förklaringarna till tabellen ska följande stycken införas efter stycket om utsläppskrav enligt Euro 6b:

"Utsläppskrav enligt Euro 6c = kompletta utsläppskrav enligt Euro 6 men utan kvantitativa RDE-krav, dvs. utsläppskrav enligt Euro 6b, slutgiltiga standarder för partikelantal för gnisttändningsfordon, användning av referensbränsle E10 och B7 (i förekommande fall) bedömt genom föreskriven provningscykel i laboratorium och RDE-provning endast i övervakningssyfte (utan tillämpning av NTE-utsläppsgänser).

Utsläppskrav enligt Euro 6d-TEMP = kompletta utsläppskrav enligt Euro 6, dvs. utsläppskrav enligt Euro 6b, slutgiltiga standarder för partikelantal för gnisttändningsfordon, användning av referensbränsle E10 och B7 (i förekommande fall) bedömt genom föreskriven provningscykel i laboratorium och RDE-provning gentemot tillfälliga överensstämmelsefaktorer."

4. I förklaringarna till tabellen ska stycket om utsläppskrav enligt Euro 6c ersättas med följande:

"Utsläppskrav enligt Euro 6d = kompletta utsläppskrav enligt Euro 6, dvs. utsläppskrav enligt Euro 6b, slutgiltiga standarder för partikelantal för gnisttändningsfordon, användning av referensbränsle E10 och B7 (i förekommande fall) bedömt genom föreskriven provningscykel i laboratorium och RDE-provning gentemot slutliga överensstämmelsefaktorer."

BILAGA II

Bilaga IIIA till förordning (EG) nr 692/2008 ska ändras på följande sätt:

1. Punkt 2.1 ska ersättas med följande:

”2.1 Not-to-exceed-utsläppsgränser

Utsläppen från en fordonstyp godkänd enligt förordning (EG) nr 715/2007 som fastställs enligt kraven i denna bilaga och som släpps ut under varje möjlig RDE-provning som utförs i enlighet med kraven i denna bilaga, får inte under fordonets normala livstid överstiga följande NTE-värden (not-to-exceed):

$$NTE_{\text{pollutant}} = CF_{\text{pollutant}} \times TF(p_1, \dots, p_n) \times \text{EURO-6}$$

där EURO-6 är den tillämpliga Euro 6-utsläppsgränsen enligt tabell 2 i bilaga I till förordning (EG) nr 715/2007.”

2. Följande punkter ska införas som punkterna 2.1.1, 2.1.2 och 2.1.3:

”2.1.1 Slutliga överensstämmelsefaktorer

Överensstämmelsefaktorn $CF_{\text{pollutant}}$ för respektive förorening ska vara enligt följande:

Förorening	Massa av kväveoxider (NO _x)	Partikelantal (PN)	Massa av kolmonoxid (CO) ⁽¹⁾	Massa av totala kolväten (THC)	Sammanlagd massa av totala kolväten och kväveoxider (THC + NO _x)
$CF_{\text{pollutant}}$	1 + <i>margin</i> med <i>margin</i> = 0,5	ska fastställas	—	—	—

⁽¹⁾ Utsläppen av kolmonoxid ska mätas och registreras under RDE-provningar.

margin: en parameter som tar hänsyn till de ytterligare mätosäkerheter som härrör från PEMS-utrustningen, vilken årligen ska ses över och ändras som ett resultat av den förbättrade kvaliteten i PEMS-förfarandet eller den tekniska utvecklingen.

2.1.2 Tillfälliga överensstämmelsefaktorer

Under en period av 5 år och 4 månader efter de datum som fastställs i artikel 10.4 och 10.5 i förordning (EG) nr 715/2007 ska, genom undantag från bestämmelserna i punkt 2.1.1 och på begäran av tillverkaren, följande tillfälliga överensstämmelsefaktorer gälla:

Förorening	Massa av kväveoxider (NO _x)	Partikelantal (PN)	Massa av kolmonoxid (CO) ⁽¹⁾	Massa av totala kolväten (THC)	Sammanlagd massa av totala kolväten och kväveoxider (THC + NO _x)
$CF_{\text{pollutant}}$	2,1	ska fastställas	—	—	—

⁽¹⁾ Utsläppen av kolmonoxid ska mätas och registreras under RDE-provningar.

Tillämpningen av tillfälliga överensstämmelsefaktorer ska registreras i intyget om överensstämmelse för fordonet.

2.1.3 Överföringsfunktioner

Överföringsfunktionen $TF(p_1, \dots, p_n)$ som avses i punkt 2.1 fastställs till 1 för samtliga parametrar p_i ($i = 1, \dots, n$).

Om överföringsfunktionen $TF(p_1, \dots, p_n)$ ändras, ska detta ske på ett sätt som inte påverkar miljön eller RDE-provningarnas effektivitet negativt. Särskilt ska följande villkor gälla:

$$\int TF(p_1, \dots, p_n) * Q(p_1, \dots, p_n) dp = \int Q(p_1, \dots, p_n) dp$$

där

— dp utgör integralen av hela rummet av parametrar p_i ($i = 1, \dots, n$)

— $Q(p_1, \dots, p_n)$ är sannolikhetstätheten för en händelse som motsvarar parametrarna p_i ($i = 1, \dots, n$) vid verklig körning.”

3. Följande punkt ska införas som punkt 3.1.0:

”3.1.0 Kraven i punkt 2.1 ska vara uppfyllda för stadskörningsdelen och för den fullständiga PEMS-trippen. Villkoren i minst en av de två punkterna nedan efter tillverkarens val ska vara uppfyllda:

3.1.0.1 $M_{gas,d,t} \leq NTE_{pollutant}$ och $M_{gas,d,u} \leq NTE_{pollutant}$ enligt definitionerna i punkt 2.1 i denna bilaga och punkterna 6.1 och 6.3 i tillägg 5 och inställningen $gas = pollutant$.

3.1.0.2 $M_{w,gas,d} \leq NTE_{pollutant}$ och $M_{w,gas,d,U} \leq NTE_{pollutant}$ enligt definitionerna i punkt 2.1 i denna bilaga och punkt 3.9 i tillägg 6 och inställningen $gas = pollutant$.”

4. Punkt 5.3 ska utgå.

5. Punkt 5.4 ska ersättas med följande:

”5.4 Dynamiska förhållanden

De dynamiska förhållandena omfattar effekten av vägens lutning, motvind och kördynamik (acceleration, retardation) samt hjälpsystem på provfordonets energiförbrukning och utsläpp. Kontrollen av att de dynamiska förhållandena är normala ska göras efter det att provningen är slutförd med hjälp av registrerade PEMS-data. Kontrollen ska utföras i 2 steg:

5.4.1 Det totala överskottet eller otillräckligheten av kördynamik under trippen ska kontrolleras med hjälp av de metoder som anges i tillägg 7a till denna bilaga.

5.4.2 Om trippen anses som giltig efter kontrollerna enligt punkt 5.4.1 ska de metoder för att kontrollera att de dynamiska förhållandena är normala som anges i tilläggen 5 och 6 till denna bilaga tillämpas. Varje metod innefattar ett referensvärde för dynamiska förhållanden, intervaller runt detta referensvärde och minimikrav på omfattning som krävs för att en provning ska vara giltig.”

6. Punkt 6.8 ska ersättas med följande:

”6.8 Den genomsnittliga hastigheten (inklusive stopp) under stadskörningsdelen bör vara mellan 15 och 40 km/tim. Stopp, definierat som en fordonshastighet av mindre än 1 km/tim, ska stå för 6–30 % av tiden för stadskörning. Under stadskörningen ska flera stopp på 10 s eller längre göras. Om ett stopp varar längre än 180 s, ska utsläppen under de 180 s som följer på ett sådant överdrivet långt stopp undantas från bedömningen.”

7. I punkt 6.11 ska följande mening läggas till:

”Dessutom ska andelen kumulativ positiv höjddökning vara mindre än 1 200 m/100 km och fastställas enligt tillägg 7b.”

8. Punkt 9.5 ska ersättas med följande:

"9.5 Om omgivningsförhållandena under ett visst tidsintervall är utökade i enlighet med punkt 5.2 ska utsläppen under detta specifika tidsintervall, beräknade enligt tillägg 4, divideras med 1,6 innan överensstämmelse med kraven i denna bilaga utvärderas."

9. Tillägg 1 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 3.4.6 ska följande mening läggas till:

"Det är tillåtet att försörja säkerhetsrelaterad belysning av fixturer och installationer av PEMS-komponenter utanför fordonets hytt med ström från fordonets batteri."

b) I punkt 4.5 ska följande mening läggas till:

"För att minimera analysatorns avdrift bör noll- och spännkalibrering av analysatorerna genomföras vid en omgivningstemperatur som ligger så nära som möjligt den omgivningstemperatur provningsutrustningen kommer befinna sig i under RDE-trippen."

10. I tillägg 2 ska fotnot 2 till tabell 4 i punkt 8 ersättas med följande:

"(2) Detta allmänna krav gäller endast för hastighetssensorn. Om fordonshastigheten används för att fastställa parametrar såsom acceleration, produkten av hastighet och positiv acceleration, eller RPA, ska hastighets-signalen ha en noggrannhet på 0,1 % över 3 km/tim och en provtagningsfrekvens av 1 Hz. Detta krav på noggrannhet kan uppfyllas genom att använda signalen från en hastighetssensor för hjulrotation."

11. I punkt 2 i tillägg 6 ska följande definition utgå

" a_i faktisk acceleration i tidssteg i , om inte annat anges i en ekvation:

$$a_i = \frac{(v_{i+1} - v_i)}{3,6 \times (t_{i+1} - t_i)}, [\text{m/s}^2]"$$

12. I punkt 2 i tillägg 6 ska följande definitioner införas:

$\overline{m}_{\text{gas},U}$ Viktat utsläppsvärde för avgaskomponenten *gas* för delprovet av alla sekunder i med $v_i < 60$ km/tim, g/s

$M_{w,\text{gas},d,U}$ Viktade distansspecifika utsläpp för avgaskomponenten *gas* för delprovet av alla sekunder i med $v_i < 60$ km/tim, g/km

$\overline{v}_U$ Viktad fordonshastighet i hjuleffektklass j , km/tim"

13. I punkt 3.1 i tillägg 6 ska första stycket ersättas med följande:

"Den faktiska effekten vid hjulen $P_{r,i}$ är den totala effekten för att övervinna luftmotstånd, rullmotstånd, vägens lutning, fordonets längsgående tröghet och hjulens rotationströghet."

14. I tillägg 6 ska punkt 3.2 ersättas med följande:

"3.2 Klassificering av de glidande medelvärdena i stads-, landsvägs- och motorvägskörning

Standardeffektfrekvenserna ska definieras för stadskörning och för den totala trippen (se punkt 3.4) och en separat utvärdering av utsläppen ska göras för den totala trippen och för stadskörningsdelen. De tresekunders glidande medelvärden som beräknas enligt punkt 3.3 ska därför senare fördelas mellan stadskörning och körning utanför stad enligt hastighetssignalen (v_i) från den faktiska sekunden i enligt tabell 1-1.

Tabell 1-1

Hastighetsintervall för fördelning av provningsdata på stads-, landsvägs- och motorvägskörning enligt metoden med indelning i effektklasser

	Stadskörning	Landsvägskörning	Motorvägskörning
v_i [km/tim]	$0 \leq 60$	$> 60 \leq 90$	> 90

15. I tillägg 6 ska punkt 3.9 ersättas med följande:

”3.9 Beräkning av de viktade distansspecifika utsläppen

De tidsbaserade viktade genomsnitten av utsläppen under provningen ska omvandlas till distansbaserade utsläpp en gång för datamängden från stadskörning och en gång för den totala datamängden enligt följande ekvationer:

$$\text{För den totala trippen: } M_{w, \text{gas}, d} = 1\,000 \cdot \frac{\bar{m}_{\text{gas}} \times 3\,600}{\bar{v}}$$

$$\text{För stadskörningsdelen av trippen: } M_{w, \text{gas}, d, U} = 1\,000 \cdot \frac{\bar{m}_{\text{gas}, U} \times 3\,600}{\bar{v}_U}$$

Med hjälp av dessa ekvationer ska viktade genomsnitt beräknas för följande föroreningar för den totala trippen och för stadskörningsdelen av trippen:

$M_{w, \text{NO}_x, d}$ viktat NO_x -provningresultat i [mg/km]

$M_{w, \text{NO}_x, d, U}$ viktat NO_x -provningresultat i [mg/km]

$M_{w, \text{CO}, d}$ viktat CO-provningresultat i [mg/km]

$M_{w, \text{CO}, d, U}$ viktat CO-provningresultat i [mg/km]”

16. De följande tilläggen 7a och 7b ska införas:

”Tillägg 7a**Kontroll av total trippdynamik****1. INLEDNING**

I detta tillägg beskrivs beräkningarna för att kontrollera den totala trippdynamiken, för att fastställa det totala överskottet eller avsaknaden av dynamik under stads-, landsvägs- och motorvägskörning.

2. SYMBOLER

RPA relativ positiv acceleration

accelerationssupplösning a_{res} minimiacceleration > 0 mätt i m/s^2

T4253H utjämnare av sammansatta data

positiv acceleration a_{pos} acceleration [m/s^2] som är större än $0,1 \text{ m/s}^2$

Index i avser tidssteg.

Index j avser tidssteg med datauppsättningar med positiv acceleration.

Index k avser kategori (t = total, u = stad, r = landsväg, m = motorväg).

Δ	– differens
$>$	– större än
$\geq$	– större än eller lika med
$\%$	– procent
$<$	– mindre än
$\leq$	– mindre än eller lika med
a	– acceleration [m/s^2]
a_i	– acceleration i tidssteg i [m/s^2]
a_{pos}	– positiv acceleration större än $0,1 \text{ m/s}^2$ [m/s^2]
$a_{\text{pos},i,k}$	– positiv acceleration större än $0,1 \text{ m/s}^2$ i tidssteg i med beaktande av andelarna stads-, landsvägs- och motorvägskörning [m/s^2]
a_{res}	– accelerationsupplösning [m/s^2]
d_i	– sträcka under tidssteg i [m]
$d_{i,k}$	– sträcka under tidssteg i med beaktande av andelarna stads-, landsvägs- och motorvägskörning [m]
M_k	– antal prover av stads-, landsvägs- och motorvägskörning med positiv acceleration större än $0,1 \text{ m/s}^2$
N_k	– totalt antal prover av stads-, landsvägs- och motorvägskörning och av den totala trippen.
RPA_k	– den relativa positiva accelerationen för andelarna stads-, landsvägs- och motorvägskörning [m/s^2 eller $\text{kWs}/(\text{kg} \times \text{km})$],
t_k	– varaktigheten av andelarna stads-, landsvägs- och motorvägskörning och av den totala trippen [s]
v	– fordonshastighet [km/tim]
v_i	– faktisk fordonshastighet i tidssteg i [km/tim]
$v_{i,k}$	– faktisk fordonshastighet i tidssteg i med beaktande av andelarna stads-, landsvägs- och motorvägskörning [km/tim]
$(v \cdot a)_i$	– faktisk fordonshastighet per acceleration i tidssteg i [m^2/s^3 eller W/kg]
$(v \cdot a_{\text{pos}})_{j,k}$	– faktisk fordonshastighet per positiv acceleration större än $0,1 \text{ m/s}^2$ i tidssteg j med beaktande av andelarna stads-, landsvägs- och motorvägskörning [m^2/s^3 eller W/kg]
$(v \cdot a_{\text{pos}})_{k-}[95]$	– 95:e percentilen av produkten av fordonshastighet per positiv acceleration större än $0,1 \text{ m/s}^2$ för andelarna stads-, landsvägs- och motorvägskörning [m^2/s^3 eller W/kg]
$\bar{v}_k$	– genomsnittlig fordonshastighet för andelarna stads-, landsvägs- och motorvägskörning [km/tim]

3. TRIPPINDIKATORER

3.1 Beräkningar

3.1.1 Förbehandling av data

Dynamiska parametrar såsom acceleration, $v \cdot a_{\text{pos}}$ eller RPA ska fastställas med en hastighetssignal med en noggrannhet av 0,1 % över 3 km/tim och en provtagningsfrekvens av 1 Hz. Detta noggrannhetskrav uppfylls i allmänhet av hjulhastighetssignaler (rotationshastighetssignaler).

Hastighetsspåret ska kontrolleras för felaktiga eller osannolika avsnitt. Sådana avsnitt av fordonshastighetsspåret kännetecknas av steg, hopp, terrasserade hastighetsspår eller uteblivna värden. Korta felaktiga avsnitt ska korrigeras, exempelvis med hjälp av datainterpolering eller riktmärkning mot en sekundär hastighetssignal. Alternativt kan korta trippar med felaktiga avsnitt uteslutas från den efterföljande dataanalysen. I ett andra steg ska accelerationsvärdena rangordnas i stigande ordning, i syfte att fastställa accelerationsupplösningen a_{res} (minimivärde för acceleration > 0).

Om $a_{\text{res}} \leq 0,01 \text{ m/s}^2$ är mätningen av fordonshastigheten tillräckligt noggrann.

Om $0,01 < a_{\text{res}} \leq r_{\text{max}} \text{ m/s}^2$ ska utjämning utföras med hjälp av ett T4253-hannutjämningsfilter.

Om $a_{\text{res}} > r_{\text{max}} \text{ m/s}^2$ är trippen ogiltig.

T4253-hannutjämningsfiltret utför följande beräkningar: Utjämnaren startar med en löpande median på 4, centrerad med en median på 2. Därefter återutjämnar den dessa värden genom att tillämpa en löpande median på 5, en löpande median på 3 och hannutjämnning (löpande vägda genomsnitt). Restvärdena beräknas genom subtraktion av de utjämnade serierna från de ursprungliga serierna. Hela detta förfarande upprepas därefter på de beräknade restvärdena. De utjämnade restvärdena beräknas slutligen genom subtraktion av de utjämnade värdena som erhöles första gången genom förfarandet.

Det korrekta hastighetsspåret utgör grunden för ytterligare beräkningar och den indelning i klasser som beskrivs i punkt 3.1.2.

3.1.2 Beräkning av sträcka, acceleration och $v \cdot a$

Följande beräkningar ska utföras under hela den tidsperiod som hastighetsspåret bygger på (med en upplösning på 1 Hz) från sekund 1 till sekund (sista sekunden).

Sträckan per dataprov ska beräknas enligt följande:

$$d_i = v_i / 3,6; i = 1 \text{ till } N_t$$

där

d_i är sträckan under tidssteg i [m],

v_i är den faktiska fordonshastigheten i tidssteg i [km/tim], och

N_t är det totala antalet prover.

Accelerationen ska beräknas enligt följande:

$$a_i = (v_{i+1} - v_{i-1}) / (2 \cdot 3,6), i = 1 \text{ till } N_t$$

där

a_i är accelerationen i tidssteg i [m/s^2]. För: $i = 1$: $v_{i-1} = 0$, för: $i = N_t$: $v_{i+1} = 0$.

Produkten av fordonshastigheten per acceleration ska beräknas enligt följande:

$$(v \cdot a)_i = v_i \cdot a_i / 3,6, i = 1 \text{ till } N_t$$

där

$(v \cdot a)_i$ är produkten av den faktiska fordonshastigheten per acceleration i tidssteg i [m^2/s^3 eller W/kg].

3.1.3 Indelning av resultaten i klasser

Efter beräkningen av a_i och $(v \cdot a)_i$ ska värdena v_i , d_i , a_i och $(v \cdot a)_i$ rangordnas i stigande ordning efter fordonshastigheten.

Alla datauppsättningar med $v_i \leq 60 \text{ km/tim}$ tillhör hastighetsklassen stadskörning, alla datauppsättningar med $60 \text{ km/tim} < v_i \leq 90 \text{ km/tim}$ tillhör hastighetsklassen landsvägskörning och alla datauppsättningar med $v_i > 90 \text{ km/tim}$ tillhör hastighetsklassen motorvägskörning.

Antalet datauppsättningar med accelerationsvärden $a_i > 0,1 \text{ m/s}^2$ ska vara minst 150 i varje hastighetsklass.

För varje hastighetsklass ska den genomsnittliga fordonshastigheten $\bar{v}_k$ beräknas enligt följande:

$$\bar{v}_k = \left(\sum_i v_{i,k} \right) / N_k, \quad i = 1 \text{ till } N_k, k = u, r, m$$

där

N_k är det totala antal prover av stads-, landsvägs- respektive motorvägskörning.

3.1.4 Beräkning av $v \cdot a_{pos}[95]$ per hastighetsklass

Den 95:e percentilen av $v \cdot a_{pos}$ -värdena ska beräknas enligt följande:

$(v \cdot a)_{i,k}$ -värdena i varje hastighetsklass ska rangordnas i stigande ordning för alla datauppsättningar med $a_{i,k} \geq 0,1 \text{ m/s}^2$ och det totala antalet av dessa prover M_k ska fastställas.

Percentilvärden ska sedan tilldelas $(v \cdot a_{pos/j,k})$ -värden med $a_{i,k} \geq 0,1 \text{ m/s}^2$ enligt följande:

Det lägsta $v \cdot a_{pos}$ -värdet tilldelas percentilen $1/M_k$, det andra lägsta $2/M_k$, det tredje lägsta $3/M_k$ och det högsta värdet $M_k/M_k = 100 \%$.

$(v \cdot a_{pos})_{k-}[95]$ är $(v \cdot a_{pos/j,k})$ -värdet, med $j/M_k = 95 \%$. Om $j/M_k = 95 \%$ inte kan uppfyllas, ska $(v \cdot a_{pos})_{k-}[95]$ beräknas genom linjär interpolering mellan de på varandra följande proven j och $j + 1$ med $j/M_k = 95 \%$ och $(j + 1)/M_k > 95 \%$.

Den relativa positiva accelerationen per hastighetsklass ska beräknas enligt följande:

$$RPA_k = \sum_j (\Delta t \cdot (v \cdot a_{pos})_{j,k}) / \sum_i d_{i,k}, \quad j = 1 \text{ till } M_k, i = 1 \text{ till } N_k, k = u, r, m$$

där

RPA_k är den relativa positiva accelerationen för andelarna stads-, landsvägs- och motorvägskörning i $[\text{m/s}^2 \text{ eller } \text{kWs}/(\text{kg} \times \text{km})]$,

Δt tidsdifferensen, lika med 1 sekund,

M_k antal prover av stads-, landsvägs- och motorvägskörning med positiv acceleration, och

N_k är det totala antal prover av stads-, landsvägs- och motorvägskörning.

4. KONTROLL AV TRIPPENS GILTIGHET

4.1.1 Kontroll av $v \times a_{pos}[95]$ per hastighetsklass (med v i $[\text{km/tim}]$)

Om $\bar{v}_k \leq 74,6 \text{ km/tim}$

och

$(v \cdot a_{pos})_{k-}[95] > (0,136 \cdot \bar{v}_k + 14,44)$

är uppfyllda, är trippen ogiltig.

Om $\bar{v}_k > 74,6 \text{ km/tim}$ och $(v \cdot a_{pos})_{k-}[95] > (0,0742 \cdot \bar{v}_k + 18,966)$ är uppfyllda, är trippen ogiltig.

4.1.2 Kontroll av RPA per hastighetsklass

Om $\bar{v}_k \leq 94,05 \text{ km/tim}$ och $RPA_k < (-0,0016 \cdot \bar{v}_k + 0,1755)$ är uppfyllda, är trippen ogiltig.

Om $\bar{v}_k > 94,05 \text{ km/tim}$ och $RPA_k < 0,025$ är uppfyllda, är trippen ogiltig.

Tillägg 7b

Förfarande för att fastställa den sammanlagda positiva höjdhöjningen under en tripp

1. INLEDNING

I detta tillägg beskrivs förfarandet för att fastställa den sammanlagda höjdhöjningen under en RDE-tripp.

2. SYMBOLER

$d(0)$	– sträcka vid trippens start [m]
d	– den sammanlagda sträcka som körts vid den aktuella diskreta vägpunkten [m]
d_0	– den sammanlagda sträcka som körts till och med mätningen omedelbart före respektive vägpunkt d [m]
d_1	– den sammanlagda sträcka som körts till och med mätningen omedelbart efter respektive vägpunkt d [m]
d_a	– referensvägpunkt vid $d(0)$ [m]
d_e	– den sammanlagda sträcka som körts till och med den sista diskreta vägpunkten [m]
d_i	– momentan sträcka [m]
d_{tot}	– total sträcka under provningen [m]
$h(0)$	– fordonets höjd över havet efter bedömning och principgranskning av datakvaliteten vid trippens start [m över havet]
$h(t)$	– fordonets höjd över havet efter bedömning och principgranskning av datakvaliteten vid punkten t [m över havet]
$h(d)$	– fordonets höjd över havet vid vägpunkten d [m över havet]
$h(t-1)$	– fordonets höjd över havet efter bedömning och principgranskning av datakvaliteten vid punkten $t-1$ [m över havet]
$h_{\text{corr}}(0)$	– korrigerad höjd över havet omedelbart före respektive vägpunkt d [m över havet]
$h_{\text{corr}}(1)$	– korrigerad höjd över havet omedelbart efter respektive vägpunkt d [m över havet]
$h_{\text{corr}}(t)$	– fordonets korrigerade momentana höjd över havet vid datapunkten t [m över havet]
$h_{\text{corr}}(t-1)$	– fordonets korrigerade momentana höjd över havet vid datapunkten $t-1$ [m över havet]
$h_{\text{GPS},i}$	– fordonets momentana höjd över havet mätt med GPS [m över havet]
$h_{\text{GPS}}(t)$	– fordonets höjd över havet mätt med GPS vid datapunkten t [m över havet]
$h_{\text{int}}(d)$	– interpolerad höjd över havet vid den aktuella diskreta vägpunkten d [m över havet]
$h_{\text{int},sm,1}(d)$	– utjämnad interpolerad höjd över havet, efter det att den första utjämnningen utförts vid den aktuella diskreta vägpunkten d [m över havet]
$h_{\text{map}}(t)$	– fordonets höjd över havet enligt topografisk karta vid datapunkten t [m över havet]
Hz	– hertz
km/tim	– kilometer per timme
m	– meter

$road_{grade,1}(d)$	– vägens utjämnade lutning vid den aktuella diskreta vägpunkten d efter det att den första utjämnningen utförts [m/m]
$road_{grade,2}(d)$	– vägens utjämnade lutning vid den aktuella diskreta vägpunkten d efter det att den andra utjämnningen utförts [m/m]
$\sin$	– trigonometrisk sinusfunktion
t	– tid som förflutit sedan provningens start
t_0	– tid som förflutit vid mätningen omedelbart före respektive vägpunkt d [s]
v_i	– momentan fordonshastighet [km/tim]
$v(t)$	– fordonshastighet vid datapunkt t [km/tim]

3. ALLMÄNNA KRAV

Den sammanlagda positiva höjddökningen under en RDE-tripp ska fastställas utifrån tre parametrar: fordonets momentana höjd över havet $h_{GPS,i}$ [m över havet] mätt med GPS, den momentana fordonshastigheten [km/tim] registrerad vid en frekvens av 1 Hz och den motsvarande tid t [s] som har förflutit sedan provningens start.

4. BERÄKNING AV SAMMANLAGD POSITIV HÖJDÖKNING

4.1 Allmänt

Den sammanlagda positiva höjddökningen under en RDE-tripp ska beräknas i ett förfarande med tre steg, bestående av i) en bedömning och principgranskning av datakvaliteten, ii) en korrigering av momentana data för fordonets höjd över havet och iii) en beräkning av den sammanlagda positiva höjddökningen.

4.2 Bedömning och principgranskning av datakvaliteten

Data för fordonets momentana hastighet ska kontrolleras med avseende på fullständighet. Korrigering för data som saknas är tillåten om luckorna håller sig inom de krav som anges i punkt 7 i tillägg 4, annars ska provningsresultaten ogiltigförklaras. Data för fordonets momentana höjd över havet ska kontrolleras med avseende på fullständighet. Dataluckor ska fyllas genom interpolering. Riktigheten av interpolerade data ska verifieras med hjälp av en topografisk karta. Det rekommenderas att korrigera interpolerade data om följande villkor gäller:

$$|h_{GPS}(t) - h_{map}(t)| > 40 \text{ m}$$

Korrigeringen av höjd över havet ska tillämpas så att:

$$h(t) = h_{map}(t)$$

där

$h(t)$ – fordonets höjd över havet efter bedömning och principgranskning av datakvaliteten vid datapunkten t [m över havet]

$h_{GPS}(t)$ – fordonets höjd över havet mätt med GPS vid datapunkten t [m över havet]

$h_{map}(t)$ – fordonets höjd över havet enligt topografisk karta vid datapunkten t [m över havet]

4.3 Korrigering av data för fordonets momentana höjd över havet

Höjden över havet $h(0)$ vid trippens start $d(0)$ ska mätas med GPS och uppgiftens korrekthet ska kontrolleras med hjälp av en topografisk karta. Avvikelsen får inte vara större än 40 m. Data för momentan höjd över havet $h(t)$ ska korrigeras om följande villkor gäller:

$$|h(t) - h(t-1)| > (v(t)/3,6 * \sin 45^\circ)$$

Korrigeringen av höjd över havet ska tillämpas så att:

$$h_{\text{corr}}(t) = h_{\text{corr}}(t-1)$$

där

$h(t)$ – fordonets höjd över havet efter bedömning och principgranskning av datakvaliteten vid datapunkten t [m över havet]

$h(t-1)$ – fordonets höjd över havet efter bedömning och principgranskning av datakvaliteten vid datapunkten $t-1$ [m över havet]

$v(t)$ – fordonshastighet vid datapunkt t [km/tim]

$h_{\text{corr}}(t)$ – fordonets korrigerade momentana höjd över havet vid datapunkten t [m över havet]

$h_{\text{corr}}(t-1)$ – fordonets korrigerade momentana höjd över havet vid datapunkten $t-1$ [m över havet]

När korrigeringen har slutförts har en giltig uppsättning data för höjd över havet etablerats. Denna datauppsättning ska användas för den slutliga beräkningen av den sammanlagda positiva höjddökningen enligt punkt 4.4.

4.4 Slutlig beräkning av sammanlagd positiv höjddökning

4.4.1 Upprättandet av en enhetlig rumslig upplösning

Den totala sträcka d_{tot} [m] som en tripp omfattar ska fastställas som summan av de momentana sträckorna d_i . Den momentana sträckan d_i ska fastställas enligt följande:

$$d_i = \frac{v_i}{3,6}$$

där

d_i – momentan sträcka [m], och

v_i – momentan fordonshastighet [km/tim].

Den sammanlagda höjddökningen ska beräknas utifrån data med en konstant rumslig upplösning av 1 m från och med den första mätningen vid trippens start $d(0)$. De enskilda datapunkterna med en upplösning av 1 m betecknas som vägpunkter, och kännetecknas av ett visst värde d för sträckan (t.ex. 0, 1, 2, 3 m...) och motsvarande höjd över havet $h(d)$ [m ovanför havsnivån].

Höjden över havet för varje diskret vägpunkt d ska beräknas genom interpolering av den momentana höjden över havet $h_{\text{corr}}(t)$ enligt följande:

$$h_{\text{int}}(d) = h_{\text{corr}}(0) + \frac{h_{\text{corr}}(1) - h_{\text{corr}}(0)}{d_1 - d_0} \cdot (d - d_0)$$

där

$h_{\text{int}}(d)$ – interpolerad höjd över havet vid den aktuella diskreta vägpunkten d [m över havet]

$h_{\text{corr}}(0)$ – korrigerad höjd över havet omedelbart före respektive vägpunkt d [m över havet]

$h_{\text{corr}}(1)$ – korrigerad höjd över havet omedelbart efter respektive vägpunkt d [m över havet]

d – den sammanlagda sträcka som körts till och med den aktuella diskreta vägpunkten [m]

- d_0 – den sammanlagda sträcka som körts till och med mätningen omedelbart före respektive vägpunkt d [m]
- d_1 – den sammanlagda sträcka som körts till och med mätningen omedelbart efter respektive vägpunkt d [m]

4.4.2 Ytterligare datautjämning

De data för höjd över havet som erhållits för varje diskret vägpunkt ska utjämnas genom ett förfarande i två steg; d_a och d_e betecknar den första respektive sista datapunkten (figur 1). Den första utjämningen ska göras enligt följande:

$$road_{grade,1}(d) = \frac{h_{int}(d + 200\text{ m}) - h_{int}(d_a)}{(d + 200\text{ m})} \text{ för } d \leq 200\text{ m}$$

$$road_{grade,1}(d) = \frac{h_{int}(d + 200\text{ m}) - h_{int}(d - 200\text{ m})}{(d + 200\text{ m}) - (d - 200\text{ m})} \text{ för } 200\text{ m} < d < (d_e - 200\text{ m})$$

$$road_{grade,1}(d) = \frac{h_{int}(d_e) - h_{int}(d - 200\text{ m})}{d_e - (d - 200\text{ m})} \text{ för } d \geq (d_e - 200\text{ m})$$

$$h_{int,sm,1}(d) = h_{int,sm,1}(d - 1\text{ m}) + road_{grade,1}(d), d = d_a + 1 \text{ till } d_e$$

$$h_{int,sm,1}(d_a) = h_{int}(d_a) + road_{grade,1}(d_a)$$

där

- $road_{grade,1}(d)$ – vägens utjämnade lutning vid den aktuella diskreta vägpunkten efter det att den första utjämningen utförts [m/m]
- $h_{int}(d)$ – interpolerad höjd över havet vid den aktuella diskreta vägpunkten d [m över havet]
- $h_{int,sm,1}(d)$ – utjämnad interpolerad höjd över havet, efter det att den första utjämningen utförts vid den aktuella diskreta vägpunkten d [m över havet]
- d – den sammanlagda sträcka som körts vid den aktuella diskreta vägpunkten [m]
- d_a – referensvägpunkt vid noll meter av sträckan [m], och
- d_e – den sammanlagda sträcka som körts till och med den sista diskreta vägpunkten [m]

Den andra utjämningen ska göras enligt följande:

$$road_{grade,2}(d) = \frac{h_{int,sm,1}(d + 200\text{ m}) - h_{int,sm,1}(d_a)}{(d + 200\text{ m})} \text{ för } d \leq 200\text{ m}$$

$$road_{grade,2}(d) = \frac{h_{int,sm,1}(d + 200\text{ m}) - h_{int,sm,1}(d - 200\text{ m})}{(d + 200\text{ m}) - (d - 200\text{ m})} \text{ för } 200\text{ m} < d < (d_e - 200\text{ m})$$

$$road_{grade,2}(d) = \frac{h_{int,sm,1}(d_e) - h_{int,sm,1}(d - 200\text{ m})}{d_e - (d - 200\text{ m})} \text{ för } d \geq (d_e - 200\text{ m})$$

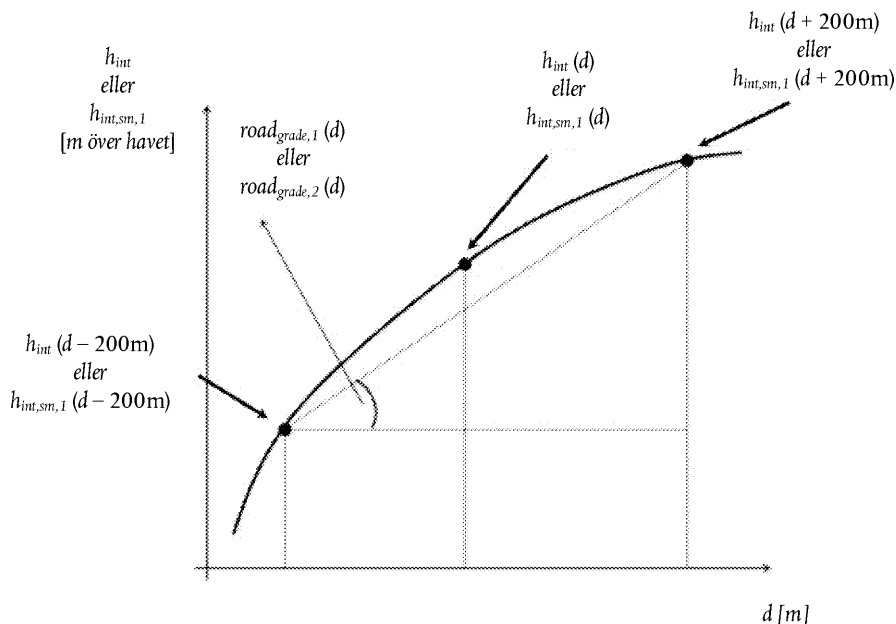
där

- $road_{grade,2}(d)$ – vägens utjämnade lutning vid den aktuella diskreta vägpunkten efter det att den andra utjämningen utförts [m/m]
- $h_{int,sm,1}(d)$ – utjämnad interpolerad höjd över havet, efter det att den första utjämningen utförts vid den aktuella diskreta vägpunkten d [m över havet]

- d – den sammanlagda sträcka som körts vid den aktuella diskreta vägpunkten [m]
- d_a – referensvägpunkt vid noll meter av sträckan [m], och
- d_e – den sammanlagda sträcka som körts till och med den sista diskreta vägpunkten [m]

Figur 1

Illustration över förfarandet för att utjämna interpolerade signaler för höjd över havet



4.4.3 Beräkning av det slutliga resultatet

Den sammanlagda positiva höjddökningen ska beräknas genom att integrera alla positiva interpolerade och utjämnade väglutningar, dvs. $road_{grade,2}(d)$. Resultatet ska normaliseras genom den totala provningssträckan d_{tot} och uttryckas i meter kumulativ höjddökning per hundra kilometer sträcka.

5. EXEMPEL

Tabellerna 1 och 2 visar de steg som vidtas i syfte att beräkna den positiva höjddökningen på grundval av data som registrerats under en provning på väg som utförs med PEMS. Av utrymmesskäl visas här ett utdrag från 800 m och 160 s.

5.1 Bedömning och principgranskning av datakvalitet

Bedömningen och principgranskningen av datakvaliteten består av två steg. För det första kontrolleras att data för fordonshastighet är fullständiga. Inga dataluckor när det gäller fordonshastighet förekommer i det aktuella dataprovet (se tabell 1). För det andra kontrolleras att data för höjd över havet är fullständiga. I den aktuella datauppsättningen saknas data för höjd över havet för sekunderna 2 och 3. Dessa luckor fylls genom interpolering av GPS-signalen. Dessutom kontrolleras GPS-data med hjälp av en topografisk karta. Denna kontroll inkluderar höjden över havet $h(0)$ vid trippens start. Data för höjd över havet avseende sekunder 112–114 korrigeras på basis av en topografisk karta för att uppfylla följande villkor:

$$h_{GPS}(t) - h_{map}(t) < -40 \text{ m}$$

Till följd av den utförda datakontrollen erhålls de data som anges i den femte kolumnen $h(t)$.

5.2 Korrigering av data för fordonets momentana höjd över havet

I ett nästa steg korrigeras data för höjd över havet avseende sekunderna 1–4, 111–112 och 159–160 med utgångspunkt från värdena för höjd över havet för sekunderna 0, 110 respektive 158 eftersom följande villkor gäller:

$$|h(t) - h(t-1)| > (v(t)/3,6 * \sin 45^\circ)$$

Till följd av den utförda datakorrigeringen erhålls de data som anges i den sjätte kolumnen $h_{\text{corr}}(t)$. Effekten av den tillämpade kontrollen och korrigeringen av data för höjd över havet illustreras i figur 2.

5.3 Beräkning av sammanlagd positiv höjddökning

5.3.1 Upprättandet av en enhetlig rumslig upplösning

Den momentana sträckan d_i beräknas genom att dividera den momentana fordonshastigheten mätt i km/tim med 3,6 (kolumn 7 i tabell 1). Omberäkning av data för höjd över havet för att erhålla en enhetlig rumslig upplösning av 1 m ger de diskreta vägpunkterna d (kolumn 1 i tabell 2) och deras motsvarande värden för höjd över havet $h_{\text{int}}(d)$ (kolumn 7 i tabell 2). Höjden över havet för varje diskret vägpunkt d beräknas genom interpolering av den uppmätta momentana höjden över havet h_{corr} enligt följande:

$$h_{\text{int}}(0) = 120,3 + \frac{120,3 - 120,3}{0,1 - 0,0} \cdot (0 - 0) = 120,3000$$

$$h_{\text{int}}(520) = 132,5 + \frac{132,6 - 132,5}{523,6 - 519,9} \cdot (520 - 519,9) = 132,5027$$

5.3.2 Ytterligare datautjämning

I tabell 2 är den första och den sista diskreta vägpunkten $d_a = 0$ m respektive $d_e = 799$ m. Data för höjd över havet för varje diskret vägpunkt utjämnas genom ett förfarande i två steg. Den första utjämningen består av följande:

$$road_{\text{grade},1}(0) = \frac{h_{\text{int}}(200 \text{ m}) - h_{\text{int}}(0)}{(0 + 200 \text{ m})} = \frac{120,9682 - 120,3000}{200} = 0,0033$$

vald för att visa utjämningen för $d \leq 200 \text{ m}$

$$road_{\text{grade},1}(320) = \frac{h_{\text{int}}(520) - h_{\text{int}}(120)}{(520) - (120)} = \frac{132,5027 - 121,9808}{400} = 0,0288$$

vald för att visa utjämningen för $200 \text{ m} < d < (599 \text{ m})$

$$road_{\text{grade},1}(720) = \frac{h_{\text{int}}(799) - h_{\text{int}}(520)}{799 - (520)} = \frac{121,2000 - 132,5027}{279} = -0,0405$$

vald för att visa utjämningen för $d \geq (599 \text{ m})$

Den utjämnade och interpolerade höjden över havet beräknas enligt följande:

$$h_{\text{int},\text{sm},1}(0) = h_{\text{int}}(0) + road_{\text{grade},1}(0) = 120,3 + 0,0033 \approx 120,3033 \text{ m}$$

$$h_{\text{int},\text{sm},1}(799) = h_{\text{int},\text{sm},1}(798) + road_{\text{grade},1}(799) = 121,2550 - 0,0220 = 121,2330 \text{ m}$$

Den andra utjämningen består av följande:

$$road_{\text{grade},2}(0) = \frac{h_{\text{int},\text{sm},1}(200) - h_{\text{int},\text{sm},1}(0)}{(200)} = \frac{119,9618 - 120,3033}{(200)} = -0,0017$$

vald för att visa utjämningen för $d \leq 200 \text{ m}$

$$road_{grade,2}(320) = \frac{h_{int,sm,1}(520) - h_{int,sm,1}(120)}{(520) - (120)} = \frac{123,6809 - 120,1843}{400} = 0,0087$$

vald för att visa utjämningen för $200 \text{ m} < d < (599 \text{ m})$

$$road_{grade,2}(720) = \frac{h_{int,sm,1}(799) - h_{int,sm,1}(520)}{799 - (520)} = \frac{121,2330 - 123,6809}{279} = -0,0088$$

vald för att visa utjämningen för $d \geq (599 \text{ m})$

5.3.3 Beräkning av det slutliga resultatet

Den sammanlagda positiva höjddökningen beräknas genom att integrera alla positiva interpolerade och utjämnade väglutningar, dvs. $road_{grade,2}(d)$. I det givna exemplet var den totala sträckan $d_{tot} = 139,7 \text{ km}$ och alla positiva interpolerade och utjämnade väglutningar uppgick till 516 m . Således uppnåddes en sammanlagd positiv höjddökning på $516 \times 100/139,7 = 370 \text{ m}/100 \text{ km}$.

Tabell 1

Korrigerig av data för fordonets momentana höjd över havet

Tiden t [s]	$v(t)$ [km/tim]	$h_{GPS}(t)$ [m]	$h_{map}(t)$ [m]	$h(t)$ [m]	$h_{corr}(t)$ [m]	d_i [m]	Sammanlagd d [m]
0	0,00	122,7	129,0	122,7	122,7	0,0	0,0
1	0,00	122,8	129,0	122,8	122,7	0,0	0,0
2	0,00	—	129,1	123,6	122,7	0,0	0,0
3	0,00	—	129,2	124,3	122,7	0,0	0,0
4	0,00	125,1	129,0	125,1	122,7	0,0	0,0
...	...	...	...	...	...	...	...
18	0,00	120,2	129,4	120,2	120,2	0,0	0,0
19	0,32	120,2	129,4	120,2	120,2	0,1	0,1
...	...	...	...	...	...	...	...
37	24,31	120,9	132,7	120,9	120,9	6,8	117,9
38	28,18	121,2	133,0	121,2	121,2	7,8	125,7
...	...	...	...	...	...	...	...
46	13,52	121,4	131,9	121,4	121,4	3,8	193,4
47	38,48	120,7	131,5	120,7	120,7	10,7	204,1
...	...	...	...	...	...	...	...
56	42,67	119,8	125,2	119,8	119,8	11,9	308,4
57	41,70	119,7	124,8	119,7	119,7	11,6	320,0
...	...	...	...	...	...	...	...
110	10,95	125,2	132,2	125,2	125,2	3,0	509,0
111	11,75	100,8	132,3	100,8	125,2	3,3	512,2

Tiden t [s]	$v(t)$ [km/tim]	$h_{GPS}(t)$ [m]	$h_{map}(t)$ [m]	$h(t)$ [m]	$h_{corr}(t)$ [m]	d_i [m]	Sammanlagd d [m]
112	13,52	0,0	132,4	132,4	125,2	3,8	516,0
113	14,01	0,0	132,5	132,5	132,5	3,9	519,9
114	13,36	24,30	132,6	132,6	132,6	3,7	523,6
...	...	...	...	...	...	...	
149	39,93	123,6	129,6	123,6	123,6	11,1	719,2
150	39,61	123,4	129,5	123,4	123,4	11,0	730,2
...	...	...	...	...	...	...	
157	14,81	121,3	126,1	121,3	121,3	4,1	792,1
158	14,19	121,2	126,2	121,2	121,2	3,9	796,1
159	10,00	128,5	126,1	128,5	121,2	2,8	798,8
160	4,10	130,6	126,0	130,6	121,2	1,2	800,0

— Betecknar dataluckor.

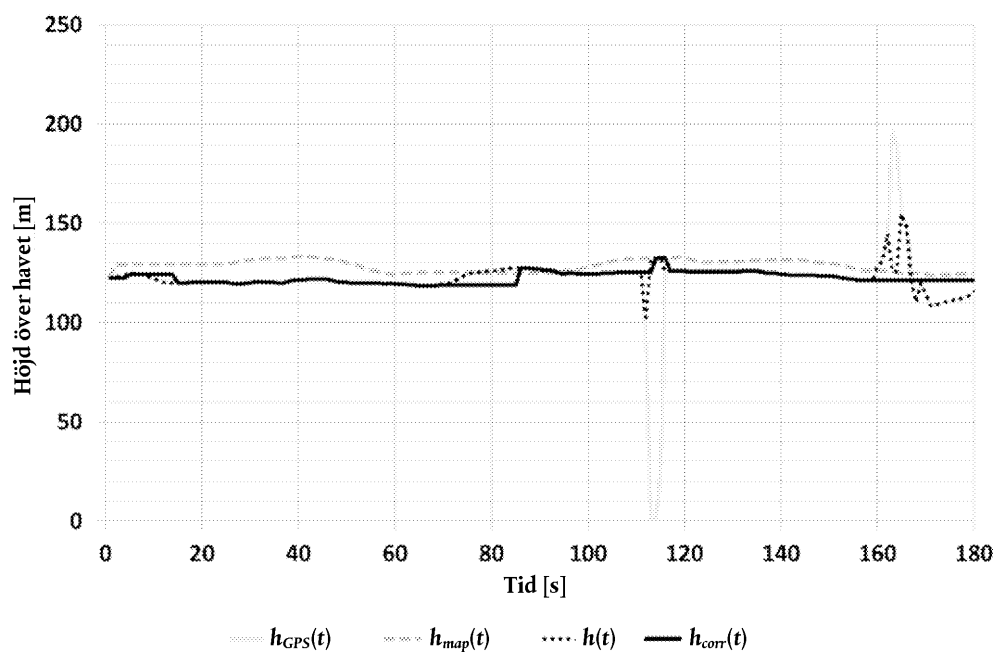
Tabell 2

Beräkning av väglutning

d [m]	t_0 [s]	d_0 [m]	d_i [m]	h_0 [m]	h_i [m]	$h_{int}(d)$ [m]	$road_{grade,1}(d)$ [m/m]	$h_{int,sm,1}(d)$ [m]	$road_{grade,2}(d)$ [m/m]
0	18	0,0	0,1	120,3	120,4	120,3	0,0035	120,3	– 0,0015
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
120	37	117,9	125,7	120,9	121,2	121,0	– 0,0019	120,2	0,0035
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
200	46	193,4	204,1	121,4	120,7	121,0	– 0,0040	120,0	0,0051
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
320	56	308,4	320,0	119,8	119,7	119,7	0,0288	121,4	0,0088
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
520	113	519,9	523,6	132,5	132,6	132,5	0,0097	123,7	0,0037
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
720	149	719,2	730,2	123,6	123,4	123,6	– 0,0405	122,9	– 0,0086
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
798	158	796,1	798,8	121,2	121,2	121,2	– 0,0219	121,3	– 0,0151
799	159	798,8	800,0	121,2	121,2	121,2	– 0,0220	121,3	– 0,0152

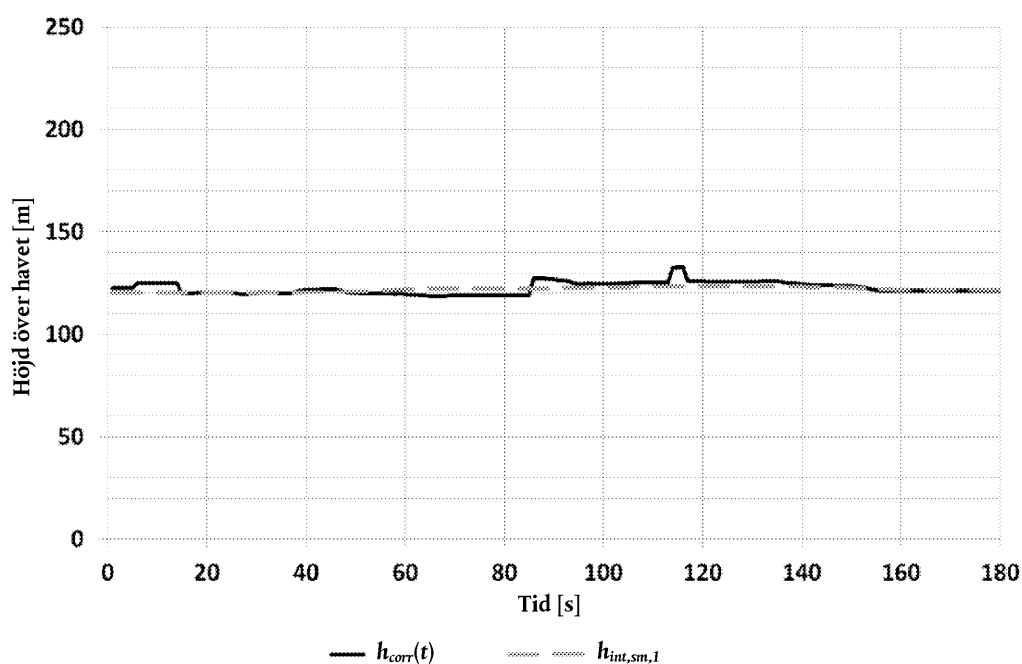
Figur 2

Effekten av kontroll och korrigering av data – Profilen för höjd över havet mätt med GPS $h_{GPS}(t)$, profilen för höjd över havet enligt topografisk karta $h_{map}(t)$, profilen för höjd över havet som erhålls efter bedömning och principgranskning av datakvaliteten $h(t)$ och korrigering $h_{corr}(t)$ av data från tabell 1



Figur 3

Jämförelse mellan den korrigerade profilen för höjd över havet $h_{corr}(t)$ och den utjämnade och interpolerade höjden över havet $h_{int,sm,1}$



Tabell 2

Beräkning av den positiva höjdökningen

d [m]	t_0 [s]	d_0 [m]	d_1 [m]	h_0 [m]	h_1 [m]	$h_{int}(d)$ [m]	$road_{grade,1}(d)$ [m/m]	$h_{int,sm,1}(d)$ [m]	$road_{grade,2}(d)$ [m/m]
0	18	0,0	0,1	120,3	120,4	120,3	0,0035	120,3	– 0,0015
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
120	37	117,9	125,7	120,9	121,2	121,0	– 0,0019	120,2	0,0035
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
200	46	193,4	204,1	121,4	120,7	121,0	– 0,0040	120,0	0,0051
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
320	56	308,4	320,0	119,8	119,7	119,7	0,0288	121,4	0,0088
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
520	113	519,9	523,6	132,5	132,6	132,5	0,0097	123,7	0,0037
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
720	149	719,2	730,2	123,6	123,4	123,6	– 0,0405	122,9	– 0,0086
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
798	158	796,1	798,8	121,2	121,2	121,2	– 0,0219	121,3	– 0,0151
799	159	798,8	800,0	121,2	121,2	121,2	– 0,0220	121,3	– 0,0152"

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2016/647**av den 25 april 2016****om ändring för tvåhundrafyrtiofemte gången av rådets förordning (EG) nr 881/2002 om införande av vissa särskilda restriktiva åtgärder mot vissa med organisationerna Isil (Daish) och al-Qaida associerade personer och enheter**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 881/2002 av den 27 maj 2002 om införande av vissa särskilda restriktiva åtgärder mot vissa med organisationerna Isil (Daish) och al-Qaida associerade personer och enheter ⁽¹⁾, särskilt artiklarna 7.1 a och 7a.1, och

av följande skäl:

- (1) I bilaga I till förordning (EG) nr 881/2002 förtecknas de personer, grupper och enheter som omfattas av frysning av penningmedel och ekonomiska resurser enligt den förordningen.
- (2) Den 20 april 2016 beslutade FN:s säkerhetsråds sanktionskommitté att lägga till fem fysiska personer i förteckningen över personer, grupper och enheter som bör omfattas av frysningen av penningmedel och ekonomiska resurser. Bilaga I till förordning (EG) nr 881/2002 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (3) För att de åtgärder som föreskrivs i denna förordning ska vara verkningsfulla bör denna förordning träda i kraft omedelbart.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilaga I till förordning (EG) nr 881/2002 ska ändras i enlighet med bilagan till den här förordningen.

*Artikel 2*Denna förordning träder i kraft samma dag som den offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 25 april 2016.

*På kommissionens vägnar**För ordföranden**Chef för tjänsten för utrikespolitiska instrument*

⁽¹⁾ EGT L 139, 29.5.2002, s. 9.

BILAGA

Följande ska läggas till i bilaga I till förordning (EG) nr 881/2002 under rubriken "Fysiska personer":

- a) "Turki Mubarak Abdullah Ahmad Al-Binali (alias a) Turki Mubarak Abdullah Al Binali, b) Turki Mubarak al-Binali, c) Turki al-Benali, d) Turki al-Binali, e) Abu Human Bakr ibn Abd al-Aziz al-Athari, f) Abu Bakr al-Athari, g) Abu Hazm al-Salafi, h) Abu Hudhayfa al-Bahrayni, i) Abu Khuzayma al-Mudari, j) Abu Sufyan al-Sulami, k) Abu Dergham, l) Abu Human al-Athari). Född den 3 september 1984 i Al Muharraq i Bahrain. Bahrainsk medborgare (medborgarskapet drogs in i januari 2015). Pass nr: a) 2231616 (bahraiskt passnummer), passet utfärdat den 2 januari 2013 och upphör att gälla den 2 januari 2023, b) 1272611 (bahraiskt passnummer), passet utfärdat den 1 april 2003, c) 840901356 (nationellt identitetsnummer). Dag som avses i artikel 7d.2 i: den 20 april 2016."
 - b) "Faysal Ahmad Bin Ali Al-Zahrani (alias a) Faisal Ahmed Ali Alzahrani, b) Abu Sarah al-Saudi, c) Abu Sara Zahrani). Född den 19 januari 1986. Saudiarabisk medborgare. Adress: Arabrepubliken Syrien. Passnummer: a) K142736 (saudiarabiskt passnummer), passet utfärdat den 14 juli 2011 i Al-Khafji, Saudiarabien, b) G579315 (saudiarabiskt passnummer). Dag som avses i artikel 7d.2 i: den 20 april 2016."
 - c) "Tuah Febriwansyah (alias a) Tuah Febriwansyah bin Arif Hasrudin, b) Tuwah Febriwansah, c) Muhammad Fachri, d) Muhammad Fachria, e) Muhammad Fachry). Född den 18 februari 1968 i Jakarta, Indonesien. Indonesisk medborgare. Adress: Jalan Baru LUK, No.1, RT 05/07, Kelurahan Bhakti Jaya, Setu Sub-district, Pamulang District, Tangerang Selatan, Banten Province, Indonesien. Indonesiskt nationellt identitetskort nummer 09.5004.180268.0074. Dag som avses i artikel 7d.2 i: den 20 april 2016."
 - d) "Husayn Juaythini (alias a) Hussein Mohammed Hussein Aljeithni, b) Husayn Muhammad al-Juaythini, c) Husayn Muhammad Husayn al-Juaythini, d) Husayn Muhamad Husayn al-Juaythini, e) Husayn Muhammad Husayn Juaythini, f) Abu Muath al-Juaitni). Född den 3 maj 1977 i flyktingläget Nuseirat, Gazaremsan, de palestinska territorierna. Palestinsk medborgare. Adress: Gazaremsan, de palestinska territorierna. Pass nr: 0363464 (utfärdat av den palestinska myndigheten). Dag som avses i artikel 7d.2 i: den 20 april 2016."
 - e) "Muhammad Sholeh Ibrahim (alias a) Mohammad Sholeh Ibrahim, b) Muhammad Sholeh Ibrohim, c) Muhammad Soleh Ibrahim, d) Sholeh Ibrahim, e) Muh Sholeh Ibrahim). Född i september 1958 i Demak, Indonesien. Indonesisk medborgare. Dag som avses i artikel 7d.2 i: den 20 april 2016."
-

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2016/648**av den 25 april 2016****om fastställande av schablonimportvärden för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1308/2013 av den 17 december 2013 om upprättande av en samlad marknadsordning för jordbruksprodukter och om upphävande av rådets förordningar (EEG) nr 922/72, (EEG) nr 234/79, (EG) nr 1037/2001 och (EG) nr 1234/2007 ⁽¹⁾,

med beaktande av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 av den 7 juni 2011 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EG) nr 1234/2007 vad gäller sektorn för frukt och grönsaker och sektorn för bearbetad frukt och bearbetade grönsaker ⁽²⁾, särskilt artikel 136.1, och

av följande skäl:

- (1) I genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 fastställs, i enlighet med resultatet av de multilaterala handelsförhandlingarna i Uruguayrundan, kriterierna för kommissionens fastställande av schablonvärden vid import från tredjeländer, för de produkter och de perioder som anges i del A i bilaga XVI till den förordningen.
- (2) Varje arbetsdag fastställs ett schablonimportvärde i enlighet med artikel 136.1 i genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 med hänsyn till varierande dagliga uppgifter. Denna förordning bör därför träda i kraft samma dag som den offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De schablonimportvärden som avses i artikel 136 i genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 fastställs i bilagan till denna förordning.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft samma dag som den offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 25 april 2016.

På kommissionens vägnar

För ordföranden

Jerzy PLEWA

Generaldirektör för jordbruk och landsbygdsutveckling

⁽¹⁾ EUT L 347, 20.12.2013, s. 671.

⁽²⁾ EUT L 157, 15.6.2011, s. 1.

BILAGA

Schablonimportvärden för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker

(euro/100 kg)		
KN-nummer	Kod för tredjeland ⁽¹⁾	Schablonimportvärde
0702 00 00	IL	267,4
	MA	81,7
	ZZ	174,6
0707 00 05	MA	81,5
	TR	118,9
	ZZ	100,2
0709 93 10	MA	99,6
	TR	132,6
	ZZ	116,1
0805 10 20	AR	115,8
	EG	46,4
	IL	79,9
	MA	51,7
	TR	40,9
	ZZ	66,9
0805 50 10	MA	132,7
	ZZ	132,7
0808 10 80	AR	88,6
	BR	100,6
	CL	101,7
	CN	90,8
	NZ	151,9
	US	177,1
	ZA	102,3
	ZZ	116,1
0808 30 90	AR	104,9
	CL	132,0
	CN	76,7
	ZA	112,2
	ZZ	106,5

⁽¹⁾ Landsbeteckningar som fastställs i kommissionens förordning (EU) nr 1106/2012 av den 27 november 2012 om tillämpning av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 471/2009 om gemenskapsstatistik över utrikeshandeln med icke-medlemsstater vad gäller uppdateringen av nomenklaturen avseende länder och territorier (EUT L 328, 28.11.2012, s. 7). Koden ZZ står för "övrigt ursprung".

BESLUT

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2016/649

av den 15 januari 2016

om åtgärd SA.24123 (12/C) (f.d. 11/NN) som Nederländerna har genomfört - Påstådd försäljning av mark under marknadspris av Leidschendam-Voorburgs kommun

[delgivet med nr C(2016) 85]

(Endast den nederländska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig och med beaktande av deras synpunkter ⁽¹⁾, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

- (1) Genom en skrivelse av den 10 september 2007 ingav Stichting Behoud Damplein Leidschendam (nedan kallad *Stichting*), en stiftelse som bildades 2006 för att tillvarata intressena hos invånarna i närheten av Damplein i Leidschendam (Leidschendam-Voorburgs kommun, Nederländerna), ett klagomål till kommissionen om påstått statligt stöd inom ramen för ett fastighetsprojekt som Leidschendam-Voorburgs kommun tagit initiativ till i samarbete med ett antal privata aktörer.
- (2) Genom en skrivelse av den 12 oktober 2007 vidarebefordrade kommissionen klagomålet till de nederländska myndigheterna för övervägande, tillsammans med en uppmaning att besvara ett antal frågor. De nederländska myndigheterna svarade genom en skrivelse av den 7 december 2007. Kommissionen begärde ytterligare upplysningar av de nederländska myndigheterna genom skrivelser av den 25 april 2008, den 12 september 2008, den 14 augusti 2009, den 12 februari 2010 och den 2 augusti 2011. De nederländska myndigheterna besvarade dessa förfrågningar genom skrivelser av den 30 maj 2008, den 7 november 2008, den 30 oktober 2009, den 12 april 2010, den 29 september 2011 respektive den 3 oktober 2011. Den 12 mars 2010 hölls ett möte mellan kommissionens avdelningar och de nederländska myndigheterna, vilket ledde till att ytterligare upplysningar lämnades till kommissionen genom en skrivelse av den 30 augusti 2010.
- (3) Genom en skrivelse av den 26 januari 2012 underrättade kommissionen Nederländerna om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallat *EUF-förfarandet*) avseende en specifik åtgärd som vidtagits i samband med fastighetsprojektet. Kommissionens beslut om att inleda förfarandet (nedan kallat *beslutet om att inleda förfarandet*) har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽²⁾. Genom detta beslut att inleda förfarandet uppmanade kommissionen berörda parter att inkomma med sina synpunkter på dess preliminära bedömning av åtgärden.
- (4) Genom en skrivelse av den 18 april 2012 lämnade de nederländska myndigheterna synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet, efter att ha beviljats två förlängningar av tidsfristen för att lämna synpunkter och efter ett möte med kommissionens avdelningar den 12 mars 2012 i närvaro av stödmottagaren.

⁽¹⁾ EUT C 86, 23.3.2012, s. 12.

⁽²⁾ Se fotnot 1.

- (5) Genom en skrivelse av den 16 april 2012 lämnade Stichting synpunkter till kommissionen på beslutet om att inleda förfarandet. Den icke-konfidentiella versionen av dessa synpunkter vidarebefordrades till de nederländska myndigheterna genom en skrivelse av den 16 maj 2012. Genom en skrivelse av den 14 juni 2012 bemötte de nederländska myndigheterna Stichtings synpunkter.
- (6) Den 23 januari 2013 antog kommissionen ett slutgiltigt beslut, där den drog slutsatsen att det omtvistade fastighetsprojektet omfattade stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.
- (7) Beslutet av den 23 januari 2013 överklagades av Nederländerna, Leidschendam-Voorburgs kommun och stödmottagaren Schouten & de Jong Projectontwikkeling BV. Tribunalet upphävde beslutet i sin dom av den 30 juni 2015 ⁽³⁾. Kommissionen var därför tvungen att göra en förnyad prövning av åtgärden och fatta ett nytt beslut om det omtvistade fastighetsprojektet.

2. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDERNA

2.1 BERÖRDA PARTER

- (8) Leidschendam-Voorburgs kommun (nedan kallad *kommunen*) är belägen i provinsen Zuid-Holland, nära Haag i Nederländerna.
- (9) Schouten-de Jong Bouwfonds (nedan kallat *SJB*) är ett partnerskap mellan Schouten & De Jong Projectontwikkeling BV (nedan kallat *Schouten de Jong*) och Bouwfonds Ontwikkeling BV (nedan kallat *Bouwfonds*) som bildats särskilt för det omtvistade fastighetsprojektet och är inte en juridisk person enligt nederländsk lagstiftning ⁽⁴⁾.
- (10) Schouten de Jong, som har sitt säte i Voorburg i Nederländerna, är verksam inom utveckling av fastighetsprojekt i Nederländerna, främst i Leidschendamområdet. Dess omsättning uppgick till 60 miljoner euro 2011.
- (11) Bouwfonds, som har sitt säte i Delft i Nederländerna och är ett dotterbolag till Rabo Vastgoed, är Nederländernas största fastighetsutvecklare och en av de tre största aktörerna på den europeiska fastighetsmarknaden. Bouwfonds är verksam framför allt i Nederländerna, Tyskland och Frankrike. Det hade en omsättning på 1,6 miljarder euro 2011.
- (12) Ett offentlig-privat partnerskap i form av ett *vennootschap onder firma* (nedan kallat *det offentlig-privata partnerskapet*) bildades av kommunen och SJB för att genomföra det omtvistade fastighetsprojektets markexploateringsfas. Varje part i det offentlig-privata partnerskapet skulle stå för 50 % av kostnaderna och riskerna i samband med projektets markexploateringsfas. Det offentlig-privata partnerskapet skulle fatta beslut enhälligt. Enligt de uppgifter som lämnats av de nederländska myndigheterna är Schouten de Jong och Bouwfonds solidariskt ansvariga (*hoofdelijk aansprakelijk*) för SJB:s fullgörande av sina åtaganden enligt avtalet om det offentlig-privata partnerskapet ⁽⁵⁾.

2.2 FASTIGHETSPROJEKTET

- (13) Den 6 april 2004 antog kommunfullmäktige en översiktsplan för markexploateringen i Damcentrum och en översiktsplan för Damcentrum som innefattade ett ramavtal med syftet att rusta upp Leidschendams stadskärna (nedan kallat *Leidschendam Centrum-projektet*) ⁽⁶⁾. Leidschendam Centrum-projektet rör ett omkring 20,7 hektar

⁽³⁾ Tribunalens dom av den 30 juni 2015 i förenade målen T-186/13, T-190/13 och T-193/13, Nederlands (T-186/13), Leidschendam-Voorburgs kommun (T-190/13) och Bouwfonds Ontwikkeling BV en Schouten & De Jong Projectontwikkeling BV (T-193/13) mot kommissionen, ECLI:EU:T:2015:447.

⁽⁴⁾ Hänvisningar till SJB i återstoden av detta beslut ska därför betraktas som hänvisningar till både Schouten de Jong och Bouwfonds.

⁽⁵⁾ Följande föreskrivs i artikel 4.1 i markexploateringsavtalet/avtalet om det offentlig-privata partnerskapet av den 22 november 2004: "Gemeente en SJB vormen met ingang van de datum van ondertekening van deze overeenkomst een VOF. Als zodanig dragen zij met ingang van die datum gezamenlijk op basis van separaat te sluiten project-gronduitgifteovereenkomsten, in goed overleg, zorg voor de uitvoering van de grondexploitatie. De daaraan verbonden kosten en risico's komen voor 50 % voor rekening van SJB en voor 50 % van de Gemeente. Schouten en Bouwfonds zijn ieder hoofdelijk aansprakelijk voor de nakoming door SJB van haar verplichtingen ingevolge deze Overeenkomst (de Sok en de projectovereenkomst)."

⁽⁶⁾ Projektet kallades först Dam centrum-projektet men döptes 2005 om till Leidschendam Centrum-projektet. I detta beslut benämns fastighetsprojektet *Leidschendam Centrum-projektet*.

stort område och handlar om att riva omkring 280 i huvudsak subventionerade bostäder, renovera allmänna ytor och allmännyttiga tjänster (avlopp, gatubeläggning, belysning osv.) och bygga omkring 600 nya bostäder – både subventionerade bostäder och bostäder för den fria marknaden – samt omkring 3 000 kvadratmeter kommersiella ytor (butiker) och ett underjordiskt parkeringshus i två plan samt flytta och återuppföra en skola. Leidschendam Centrum-projektet delades in i olika delprojekt, varav ett är det fastighetsprojekt som gäller Damplein (nedan kallat Dampleinprojektet).

2.2.1 Byggsfasen

- (14) På grundval av Leidschendam Centrum-projektet ingick kommunen ett samarbetsavtal med ett antal privata projektutvecklare, bland annat SJB, den 9 september 2004 (nedan kallat 2004 års *samarbetsavtal*). Enligt 2004 års samarbetsavtal skulle de privata projektutvecklarna, för var och en av de specifika delar av Leidschendam Centrum-projektet som de tilldelats, bygga och sälja de planerade fastigheterna på egen risk och bekostnad.
- (15) Enligt 2004 års samarbetsavtal skulle byggnadsarbetet inledas så snart marken förberetts för bebyggelse (se skäl 23) och de nödvändiga byggloven erhållits. När det gäller uppförandet av bostäderna för den fria marknaden hade de privata byggföretagen dock rätt att skjuta upp byggandet till dess att 70 % av dessa bostäder, eventuellt kombinerade med subventionerade bostäder, inom den beröra projektdelen hade förhandssålls (artikel 7.5 i 2004 års samarbetsavtal, nedan kallad 70 %-klausulen). Denna 70 %-klausul förekommer ofta i entreprenadkontrakt i Nederländerna och syftar till att begränsa riskerna för projektutvecklare för att fastigheter som byggts inte blir sålda. Avtalet gav dock ingen möjlighet att skjuta upp byggandet av de kommersiella lokalerna och det underjordiska parkeringshuset.
- (16) Enligt både 2004 års samarbetsavtal och ett annat projektavtal som ingicks den 22 november 2004 (nedan kallat *SJB:s projektavtal*) skulle SJB bygga sammanlagt 242 bostäder, varav 74 enligt den ursprungliga planen skulle byggas på Damplein ⁽⁷⁾. SJB skulle dessutom bygga omkring 2 400 kvadratmeter kommersiella ytor på Damplein samt det underjordiska parkeringshuset, som utöver en privat del (med 75 parkeringsplatser) även innehöll en allmän del (med 225 parkeringsplatser). Både de kommersiella lokalerna och bostäderna skulle byggas ovanpå det underjordiska parkeringshuset.
- (17) Kommunen var inte inblandad i projektets byggsfas, vilket också uttryckligen påpekas av de nederländska myndigheterna i de uppgifter de lämnat, och tog inga risker i anslutning till försäljningen av bostäderna och de kommersiella lokalerna. Den eventuella vinsten från försäljningen skulle gå direkt till de privata byggföretagen. Projektets byggsfas bör skiljas från markexploateringsfasen, där kommunen var inblandad genom det offentlig-privata partnerskapet med SJB och stod för 50 % av riskerna (se skäl 19).

2.2.2 Markexploateringsfasen

- (18) Innan byggnadsarbetet inom varje del av fastighetsprojektet kunde påbörjas måste marken förvärvas, den allmänna infrastrukturen göras om och marken förberedas för bebyggelse. Eftersom denna markexploateringsfas väntades medföra höga kostnader (som vid den aktuella tidpunkten uppskattades till omkring 30 miljoner euro) och betydande risker, beslutade kommunen att bilda ett offentlig-privat partnerskap med SJB för att genomföra detta arbete ⁽⁸⁾. Kommunen och SJB ingick därför ett markexploateringsavtal/avtal om offentlig-privat partnerskap den 22 november 2004 (nedan kallat *GREX-avtalet*).
- (19) Som motprestation för sin medverkan i projektets markexploateringsfas skulle SJB erhålla en del av det offentlig-privata partnerskapets intäkter och få utvecklingsrätten till tomter som tidigare tilldelats kommunen ⁽⁹⁾. Enligt GREX-avtalet skulle både kommunen och SJB ge ett direkt ekonomiskt bidrag till det offentlig-privata

⁽⁷⁾ Enligt de slutliga planerna för Damplein skulle endast 67 bostäder byggas av SJB.

⁽⁸⁾ Inget offentligt upphandlingsförfarande genomfördes i detta avseende. Detta beslut påverkar inte en eventuell analys som kommissionen kan komma att göra av de aspekter i anslutning till projektet som gäller offentlig upphandling.

⁽⁹⁾ Punkt 5.1.2 i översiktsplanen för markexploateringen i Damcentrum av den 10 februari 2004.

partnerskapet för genomförandet av markexploateringsarbetet ⁽¹⁰⁾. I GREX-avtalet anges vidare att kommunen och SJB vardera skulle stå för 50 % av kostnaderna och riskerna i samband med markexploateringsfasen (artikel 4.1 i GREX-avtalet) och att de slutliga intäkterna/förlusterna för markexploateringen skulle delas upp i enlighet med reglerna i 2004 års samarbetsavtal (artikel 14.3). När markexploateringsfasen avslutats skulle ett negativt eller positivt resultat på upp till 1 miljon euro delas lika mellan kommunen och SJB, medan den del av ett positivt resultat som överstiger 1 miljon euro skulle delas mellan kommunen, SJB och de övriga privata parter som medverkar i fastighetsprojektets byggfas (artikel 10.9 i 2004 års samarbetsavtal).

- (20) Förutom förberedandet av marken för bebyggelse innefattade markexploateringsfasen även uppförande, tillfälligt utnyttjande och återförsäljning av den allmänna delen av det underjordiska parkeringshuset samt uppförandet av skolan (artikel 4 i GREX-avtalet). Det offentlig-privata partnerskapet enades därför med SJB om att SJB skulle bygga det underjordiska allmänna parkeringshuset, som ansågs vara nära kopplat till den privata delen av parkeringshuset (artikel 9 i GREX-avtalet), och för detta få högst omkring 4,6 miljoner euro (värde den 1 januari 2003) från det offentlig-privata partnerskapet (artikel 6 i SJB:s projektavtal). Uppförandet av den privata delen av parkeringshuset skulle SJB självt finansiera. Det offentlig-privata partnerskapet hade för avsikt att sälja hela parkeringshuset till en tredje part, och intäkterna från den försäljningen skulle gå till det offentlig-privata partnerskapet som skulle dela dem mellan kommunen och SJB.
- (21) Slutligen skulle det offentlig-privata partnerskapet också bidra med 50 % av kostnaderna för uppförandet av en skola i ett annat planområde inom Leidschendam Centrum-projektet. Återstående 50 % skulle finansieras direkt av kommunen (artikel 8 i GREX-avtalet).
- (22) Såsom framgår av skälen 18–21 utgjordes kostnaderna för projektets markexploateringsfas huvudsakligen av kostnaderna för förvärvet av marken om den inte redan ägdes av kommunen, kostnaderna för att förbereda marken för bebyggelse, kostnaderna för den allmänna delen av det underjordiska parkeringshuset och 50 % av byggkostnaderna för skolan.
- (23) Det offentlig-privata partnerskapet skulle få intäkter från markexploateringsfasen först och främst genom försäljningen av marken till privata projektutvecklare, bl.a. SJB, sedan det offentlig-privata partnerskapet förberett marken för bebyggelse. Varje projektutvecklare skulle köpa den del av marken som den tilldelats för att bygga bostäder och kommersiella lokaler. Priserna för marken angavs i artikel 10 i 2004 års samarbetsavtal samt i dess bilaga 3a. I 2004 års samarbetsavtal angavs uttryckligen att dessa priser var minimipriser som skulle kunna höjas om större golvyta än den planerade byggdes. Priserna baserades på en rapport från en oberoende expertvärdering av den 11 mars 2003, där priserna ansågs vara marknadsanpassade. Betalningen av priset för marken skulle ske när det berörda privata byggföretaget erhöll nödvändiga bygglov och skulle äga rum senast vid tidpunkten för den rättsliga överlåtelsen av marken (artikel 10.5 i 2004 års samarbetsavtal).
- (24) Priset för den mark som det offentlig-privata partnerskapet sålde till SJB för hela Leidschendam Centrum-projektet fastställdes till minst 18,5 miljoner euro (värde den 1 januari 2003). Värdet för den mark i Dampleinområdet som det offentlig-privata partnerskapet sålde till SJB fastställdes till minst 7,2 miljoner euro (värde den 1 januari 2003), indexerat med 2,5 % per år tills betalning sker.
- (25) För det andra skulle det offentlig-privata partnerskapet få in ytterligare intäkter genom att ta ut en markexploateringsavgift och en kvalitetsavgift av varje privat byggföretag, i enlighet med artikel 10.3 i 2004 års samarbetsavtal ⁽¹¹⁾. Dessa avgifter beräknades på grundval av antalet bostäder som skulle byggas av den privata projektutvecklaren och skulle kunna höjas eller sänkas beroende på hur många bostäder som faktiskt byggdes. Avgifterna skulle betalas senast den 1 juli 2004 i en enda betalning för samtliga bostäder som byggdes inom Leidschendam Centrum-projektet av det berörda privata byggföretaget.
- (26) För SJB:s del fastställdes den sammanlagda markexploateringsavgiften till omkring 1,1 miljoner euro och kvalitetsavgiften till omkring 0,9 miljoner euro (värde den 1 januari 2003), indexerat till 2,5 % per år tills betalning sker, för alla bostäder man planerade att bygga i Leidschendam Centrum. Den slutliga markexploateringsavgift och kvalitetsavgift som skulle betalas skulle vara beroende av antalet bostäder som faktiskt byggdes.

⁽¹⁰⁾ Enligt översiktsplanen för markexploateringen i Damcentrum av den 10 februari 2004 skulle kommunen bidra med 7,3 miljoner euro medan SJB skulle bidra med 2,6 miljoner euro.

⁽¹¹⁾ Enligt "Exploitatieverordening Gemeente Leidschendam-Voorburg 2009" får kommunen be privata parter att bidra till kostnaderna för infrastrukturarbeten. Därför anges i 2004 års samarbetsavtal att de privata parterna utöver priset för marken ska betala en markexploateringsavgift och, eftersom kommunen beslutade att använda högkvalitativa produkter vid utvecklingen av de allmänna ytorna, en kvalitetsavgift till det offentlig-privata partnerskapet.

- (27) Artikel 6.6 i 2004 års samarbetsavtal⁽¹²⁾ föreskriver att om bygglov inte utfärdats inom fastställd tid, ska parterna omförhandla avtalet, inklusive beräkningarna för markpriserna och de uppgifter som står till grund för betalningsvillkoren, utan att avvika mer än nödvändigt från detta avtal och de bilaterala avtalen.
- (28) I artikel 16 i 2004 års samarbetsavtal anges också att detta avtal eller de bilaterala avtalen enbart kan upphävas helt eller delvis i de särskilt angivna situationerna. En av dessa situationer är "oförutsedda omständigheter såsom anges i artikel 6:258 i civillagen": om en av parterna då anser att de andra parterna inte kan begära av denne att avtalet genomförs oförändrat, måste de ingå förhandlingar för att uppnå ömsesidigt överenskomna ändrade villkor.
- (29) Enligt artikel 18 av 2004 års samarbetsavtal ska eventuella tvister kring detta avtal eller de bilaterala avtalen så långt det är möjligt lösas genom ett gott och förtroligt samarbete mellan parterna. Om det inte är möjligt ska tvisten hänskjutas till skiljeförfarande i enlighet med de regler som föreskrivs av det nederländska skiljedomsinstitutet. Skiljeförfarandet ska ske i Haag.

2.3 RETROAKTIV PRISSÄNKNING OCH AVGIFTSBEFRIELSE

- (30) Enligt den tidsplan som fastställdes i mars 2004 skulle byggnadsarbetet på Damplein enligt den ursprungliga planen inledas i november 2005. Flera nationella domstolsförfaranden gjorde dock att de bygglov som SJB behövde för att påbörja byggandet försenades och slutligen erhöles först i november 2008.
- (31) SJB påbörjade förhandsförsäljningen av bostäder i februari 2007 men hade svårt att få dem sålda och lyckades till slut förhandssälja bara 20 av de planerade 67 bostäderna. På grund av förseningarna med att få de bygglov som krävdes hävdades avtalen om förhandsförsäljning i september 2008, så när SJB slutligen fick tillstånd att påbörja byggnadsarbetet i november samma år hade ingen av de bostäder som SJB skulle bygga på Damplein förhandssålts. Under tiden hade finanskrisen brutit ut och påverkade i synnerhet den nederländska fastighetsmarknaden.
- (32) SJB meddelade då kommunen att man inte skulle påbörja något av byggnadsarbetena, och återopade den klausul i 2004 års samarbetsavtal som gav rätten att skjuta upp byggandet av bostäderna om mindre än 70 % av dem hade sålts.
- (33) SJB återopade här avtalsbestämmelserna i 2004 års samarbetsavtal, i synnerhet artikel 6.6 av 2004 års samarbetsavtal, enligt vilken priset och leveransdatumet kan omförhandlas om bygglov inte utfärdats i tid. SJB hävdade att eftersom byggloven utfärdades först tre år efter planerat datum, kunde SJB inte avkrävas skyldighet att genomföra avtalet oförändrat. Parterna beslöt därför att omförhandla de ursprungliga avtalen.
- (34) Under hösten 2008 föreslog SJB för det offentlig-privata partnerskapet att man skulle betala 4 miljoner euro för marken på Damplein, i stället för de 7,2 miljoner euro (värde den 1 januari 2003) som man ursprungligen enats om, vilket skulle innebära att SJB skulle påbörja byggnadsarbetena i april 2009, oavsett om bostäderna hade förhandssålts. Som motprestation för denna prissänkning var SJB därför villigt att avstå från rätten att återopa 70 %-klausulen i 2004 års samarbetsavtal och den skada man åsamkats på grund av att byggloven utfärdats tre år för sent. SJB erbjöd sig också att kontakta en investerare som skulle garantera att köpa de osålda bostäderna. Enligt de nederländska myndigheterna resulterade det i ett lägre pris än vad som kunde förväntas om de såldes direkt till privatpersoner.
- (35) Den 18 december 2008 fattade det offentlig-privata partnerskapet och SJB ett principbeslut om prissänkningen, men innan man ansökte om kommunfullmäktiges godkännande kontaktade kommunen en oberoende expert för att avgöra om det pris som beräknats av SJB var marknadsanpassat. I sin rapport av den 11 februari 2009 slog experten fast att 4 miljoner euro (värde den 1 januari 2010) på grundval av restvärdeметoden kunde betraktas som ett marknadsanpassat pris för marken på Damplein 2010, med tanke på att SJB förbundit sig att sälja de

⁽¹²⁾ Artikel 6.6 i 2004 års samarbetsavtal föreskriver följande: "Indien de vereiste bouwvergunningen als gevolg van niet aan de aanvragende partij toe te rekenen planologische belemmeringen niet binnen de termijn in het ATS voorziene termijn verkregen worden, zullen Partijen dienaangaande – daaronder begrepen aangaande grondprijsberekening en grondprijsbetaldata – nadere afspraken met elkaar maken die zo dicht mogelijk blijven bij de inhoud van deze SOK, respectievelijk de Bilaterale overeenkomsten."

osålda bostäderna till en investerare och samtyckt till att sänka sin ursprungligen planerade vinst- och riskmarginal från 5 % till 2 %. I rapporten togs inte hänsyn till sänkningen av markexploateringsavgiften och kvalitetsavgiften.

- (36) På grundval av denna rapport och eftersom kommunen, enligt de nederländska myndigheterna, befarade ytterligare förseningar och ansåg att det låg i det allmänna intresset att byggfasen inleddes så snart som möjligt, beslutade kommunfullmäktige vid sitt sammanträde den 10 mars 2009 att det offentlig-privata partnerskapet skulle gå med på att sänka det pris och de avgifter som ursprungligen 2004 överenskommits med SJB för marken på Damplein. I ett förslag från kommunen av den 18 februari 2009, som lämnades till kommunfullmäktiges ledamöter, talas det om en sänkning av priset för marken och av markexploateringsavgiften och kvalitetsavgiften. I förslaget anges vidare att denna sänkning skulle innebära att markexploateringsfasen, som enligt budgeten skulle ge ett nollresultat, blev ett förlustprojekt. Enligt förslaget ombads kommunen också att avsätta nödvändiga reserver för 50 % av förlusterna. I förslaget nämns dessutom att finanskrisen innebar att SJB inte kunde få den finansiering som var nödvändig för utvecklingen av Damplein.
- (37) Prissänkningen formaliserades i ett avtal som ingicks den 1 mars 2010 (nedan kallat *tilläggsavtalet*) mellan kommunen, det offentlig-privata partnerskapet och SJB. Genom detta avtal ändrades 2004 års samarbetsavtal, SJB:s projektavtal och GREX-avtalet. Enligt artikel 2.1.2 första stycket led i i tilläggsavtalet skulle, i motsats till vad man kom överens om i 2004 års samarbetsavtal, priset för den mark på Damplein som skulle säljas till SJB vara 4 miljoner euro. Enligt artikel 2.1.2 första stycket led ii i tilläggsavtalet skulle den tidigare överenskomna markexploateringsavgiften och kvalitetsavgiften inte längre betalas. Marken på Damplein nämns inte specifikt i det andra stycket ⁽¹³⁾.
- (38) I tilläggsavtalet anges också att SJB påbörjade byggnadsarbetet på Damplein den 7 juli 2009 och att arbetet skulle utföras utan avbrott. Arbetet skulle vara avslutat i december 2011. Vid sen leverans skulle SJB återbetala en del av det sänkta priset. Leveransen av marken skulle äga rum senast i mitten av mars 2010, och betalning skulle ske senast på leveransdagen.
- (39) Vidare ingick det offentlig-privata partnerskapet och SJB den 13 juli 2009 ett nytt avtal om det underjordiska allmänna parkeringshuset ⁽¹⁴⁾. Enligt detta avtal skulle SJB påbörja arbetet med att bygga det allmänna parkeringshuset under andra kvartalet 2009 och slutföra det inom en angiven tidsperiod. Det offentlig-privata partnerskapet skulle betala SJB 5,4 miljoner euro (värde den 1 april 2009) för uppförandet av det allmänna parkeringshuset ⁽¹⁵⁾. Detta belopp skulle vara fast fram till leveransen och inte indexeras.
- (40) Den 15 januari 2010 undertecknade SJB och Wooninvest Projecten BV, ett företag med anknytning till en av de projektutvecklare som undertecknat 2004 års samarbetsavtal, ett avtal om köp/uppförande (*koop/aannemingsovereenkomst*) som avsåg köp av 43 bostäder, som skulle hyras ut till privatpersoner av Wooninvest. Om SJB skulle hitta en privat köpare till en del av dessa bostäder före den 29 januari 2010 enades parterna om att de bostäderna inte skulle säljas till Wooninvest. I avtalet föreskrivs också en period mellan den 29 januari 2010 och tidpunkten för leverans av bostäderna till Wooninvest under vilken SJB kan återköpa de bostäder som sålts till Wooninvest på samma villkor som vid försäljningen till Wooninvest, plus kompensation för Wooninvests kostnader och en ränta på 6 % per år för perioden mellan Wooninvests betalning till SJB och den nya leveransen av bostäderna från Wooninvest till SJB (artikel 24).

3. BESLUTET OM ATT INLEDA FÖRFARANDET

- (41) Genom beslutet om att inleda förfarandet inledde kommissionen det formella granskningsförfarande som avses i artikel 108.2 i EUF-fördraget med avseende på den retroaktiva prissänkningen för marken och den befrielse från markexploateringsavgiften och kvalitetsavgiften som det offentlig-privata partnerskapet beviljat SJB (nedan kallade *de omtvistade åtgärderna*) med motiveringen att dessa åtgärder skulle kunna ha inslag av statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget och att kommissionen ifrågasatte deras förenlighet med den inre marknaden.

⁽¹³⁾ I artikel 2.1.2 punkt 1 i tilläggsavtalet föreskrivs följande: "In afwijking van het bepaalde in een of meer van de in de considerans genoemde overeenkomsten i) wordt de koopsom van het Verkochte, welke koper bij levering verschuldigd is aan Verkoper, onder de in deze overeenkomst opgenomen voorwaarden nader bepaald op € 4 000 000,- (zegge: vier miljoen euro) exclusief btw kosten Koper Vermeerderd met 5 % rente vanaf 1 januari 2010. ii) zijn de oorspronkelijk overeengekomen grex en kwaliteitsbijdragen niet verschuldigd, iii) wordt de grond bouwrijp geleverd. De koopsom is gebaseerd op prijspeil 1 januari 2010 en is niet verrekenbaar."

⁽¹⁴⁾ Detta nya avtal gäller 208 parkeringsplatser, dvs. färre än de 225 som ursprungligen planerades.

⁽¹⁵⁾ Detta motsvarar de 4,6 miljoner euro som tidigare överenskommits (värde den 1 januari 2003), indexerat till 2,5 % fram till den 1 januari 2010.

- (42) Kommissionen såg det i synnerhet som osannolikt att en hypotetisk privat säljare i samma situation som kommunen skulle ha samtyckt till motsvarande prissänkning och avgiftsbefrielse, såsom krävs enligt kriteriet för en privat investerare i en marknadsekonomi. Genom att retroaktivt sänka priset för den mark som såldes till SJB beslutade det offentlig-privata partnerskapet, och därmed kommunen, att stå för den risk som är förknippad med en krympande bostadsmarknad. Detta agerande strider mot de nederländska myndigheternas egen försäkran om att de privata projektutvecklarna, däribland SJB, skulle stå för hela risken och kostnaden för projektets byggfas. Eftersom det offentlig-privata partnerskapet, som säljare av marken, inte medverkade ekonomiskt i denna fas av projektet finns det ingen anledning att tro att en hypotetisk privat säljare i samma situation som kommunen skulle ha samtyckt till en retroaktiv sänkning av ett överenskommet försäljningspris för en tomt därför att den planerade köparen hade svårt att sälja bostäder som man planerat att bygga på den tomten. Inte heller befrielsen från markexploaterings- och kvalitetsavgifterna tycks vara förenlig med kriteriet för en privat investerare i en marknadsekonomi, eftersom det är osannolikt att en privat investerare retroaktivt skulle bevilja befrielse från ett överenskommet bidrag till sina kostnader utan att kräva något i gengäld.
- (43) Slutligen ställde sig kommissionen tvivlande till att de omtvistade åtgärderna kunde omfattas av något av de undantag som anges i artikel 107 i EUF-fördraget.

4. KOMMENTARER FRÅN NEDERLÄNDERNA

- (44) Genom en skrivelse av den 18 april 2012 lämnade de nederländska myndigheterna sina kommentarer till kommissionens beslut om att inleda förfarandet.

4.1 KOMMENTARER GÄLLANDE SAKFÖRHÅLLANDENA

- (45) De nederländska myndigheterna angav att kommunen, i motsats till vad som antyds av formuleringen i artikel 2.1.2 i tilläggsavtalet, inte hade beviljat befrielse från hela den markexploateringsavgift och den kvalitetsavgift som ursprungligen överenskommits i 2004 års samarbetsavtal, utan bara från de avgifter som SJB skulle betala för de bostäder som skulle byggas på Damplein. Dessa avgifter uppgick enligt de nederländska myndigheterna till sammanlagt 551 544 euro (värde den 1 januari 2003, vilket skulle motsvara totalt 719 400 euro den 1 januari 2010). För att styrka sin ståndpunkt hänvisade de nederländska myndigheterna till ett förslag om prissänkningen som kommunen lämnat till kommunfullmäktige den 18 februari 2009 och till ett byggnadsprogram som bifogades 2004 års samarbetsavtal, där en markexploaterings- och kvalitetsavgift på 551 544 euro fastställs för Damplein.
- (46) De nederländska myndigheterna informerade dessutom kommissionen om att prissänkningar för SJB diskuterats inom det offentlig-privata partnerskapet redan 2006 och 2008. År 2006 beslutade det offentlig-privata partnerskapet uppenbarligen att sänka priset på marken för de kommersiella lokalerna eftersom det inte skulle vara möjligt att bygga en så stor kommersiell yta som ursprungligen planerats, och 2008 ska det offentlig-privata partnerskapet ha beslutat att kompensera SJB för det försenade utfärdandet av bygglov. Dessa sänkningar skulle beviljas på villkoret att SJB skulle erhålla ett giltigt bygglov senast den 1 oktober 2008. Eftersom så inte skedde beslutade parterna att omförhandla sänkningen på nytt. Enligt de nederländska myndigheterna bör prissänkningen för marken på Damplein och de avgifter för vilka befrielse beviljats beräknas enligt tabell 1 nedan.

Tabell 1

De nederländska myndigheternas förslag till beräkning av prissänkningen och avgiftsbefrielsen

Sänkning - Damplein	värde 1.1.2010
Markvärde	8 622 480
Markexploateringsavgift och kvalitetsavgift	719 400

Sänkning - Damplein	värde 1.1.2010
Totalt - mark och avgifter	9 341 880
Överenskomna sänkningar 2006 och 2008	– 1 734 245
Sänkt värde	7 607 635
Värde på tilläggsavtalet från mars 2010	– 4 000 000
Total sänkning	3 607 635

4.2 KOMMENTARER GÄLLANDE FÖREKOMSTEN AV STATLIGT STÖD

- (47) De nederländska myndigheterna håller inte med om att de omtvistade åtgärderna utgör statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget. De nederländska myndigheterna menar i huvudsak att de omtvistade åtgärderna inte gav SJB någon fördel som man inte skulle ha fått under normala marknadsförhållanden.
- (48) Man hävdar i stället att kommunen agerat i enlighet med kriteriet för en privat investerare i en marknadsekonomi, eftersom det hade fått konsekvenser för hela Leidschendam Centrum-projektet om Damplein-projektet inte genomförts, och kommunen skulle ha orsakats direkt och indirekt skada.
- (49) För att beräkna den direkta skadan utgick kommunen till att börja med från att det utan tilläggsavtalet skulle ha tagit SJB minst två år att sälja 70 % av bostäderna under krisen och att påbörja byggnadsarbetet. Kommunen beräknade den direkta skadan för en försening med ytterligare två år till 2,85 miljoner euro för det offentlig-privata partnerskapet, varav kommunen skulle få svara för 50 %. Vidare uppskattade man att kommunen skulle få en extra direkt kostnad på 50 000 euro för att ensam underhålla det nedgångna området (se tabell 2).

Tabell 2

Direkta skador enligt de nederländska myndigheternas beräkningar

Direkta skador under två år	OPP	kommunen (50 %)
Räntekostnader för en kreditfacilitet på 5 % under två år, utestående skuld per den 1 januari 2009: 17 miljoner euro	1 800 000	900 000
Tillfälligt tillhandahållande av stängsel, vägskyltar och underhåll	60 000	30 000
Ökade kostnader för tillhandahållande (indexering på 2,5 %)	385 000	192 500
Extra planeringskostnader, dvs. kostnader i samband med projektkontoret, såsom ekonomisk administration, försäkring osv.	600 000	300 000
Underhåll av det nedgångna området		50 000
Totalt	2 845 000	1 472 500

- (50) De nederländska myndigheterna hävdar dessutom att en sådan försening skulle ha orsakat kommunen indirekt skada i form av ytterligare försämring av de allmänna ytorna, förlorat förtroende för området hos invånarna och framtida fastighetsköpare, kostnader för omställning av butikernas verksamhet, skadeståndsanspråk från företag, underhållskostnader och ändrade planer för övriga delprojekt. En sådan försening skulle också kunna innebära slutet för butiker i utvecklingsområdet vars närvaro bidrar till hela områdets beboelighet. Redan innan projektet inleddes var omkring 23 % av butikslokalerna lediga, och 2010 var det 27 % av butikslokalerna som inte utnyttjades. Utan den nödvändiga upprustningen skulle hela området försämrats ytterligare.
- (51) De nederländska myndigheterna anser därför att kommunen agerade som en privat investerare i en marknadsekonomi genom att ta hänsyn till de ekonomiska prognoserna och i sitt eget intresse försöka begränsa de direkta och indirekta skadorna till följd av en ytterligare försening av projektet. Samtidigt fick man en garanti för att byggnadsarbetet på Damplein skulle genomföras.
- (52) För det andra hävdade de nederländska myndigheterna att kommunen agerat som en privat investerare genom att bevilja de omtvistade åtgärderna som motprestation för ett åtagande från SJB att avstå från rätten att återropa 70 %-klausulen. Det faktum att SJB inte längre kunde återropa 70 %-klausulen hade betydelse för de antaganden som gjordes i samband med den första värderingen av marken 2003 och det pris man enades om i 2004 års samarbetsavtal. Enligt de nederländska myndigheterna var sänkningen av försäljningspriset för marken tillsammans med avgiftsbefrielsen den ersättning som kommunen måste betala för att SJB skulle gå med på att avstå från rätten att återropa 70 %-klausulen. Utan tilläggsavtalet skulle SJB inte ha börjat bygga på Damplein.

4.3 KOMMENTARER GÄLLANDE DET STATLIGA STÖDETS FÖRENLIGHET

- (53) Om kommissionen skulle komma fram till att de omtvistade åtgärderna utgör statligt stöd hävdar de nederländska myndigheterna att detta stöd skulle vara förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

4.3.1 Allmänintresse

- (54) De nederländska myndigheterna hävdar att genomförandet av detta projekt låg i det allmänna intresset för kommunen. Eftersom en stor del av marken på Damplein inte utnyttjades och området förföll såg kommunen det som väsentligt att inleda byggnadsarbetet på Damplein, inte bara för Dampleins utveckling utan för hela Leidschendam stadskärnas skull. Framför allt skulle en försening av byggandet av det underjordiska parkeringshuset kunna äventyra genomförandet av övriga delprojekt.

4.3.2 Mål av gemensamt intresse

- (55) Enligt de nederländska myndigheterna bidrar upprustningen av Leidschendam stadskärna till målet om ekonomisk och social sammanhållning enligt artiklarna 3 och 174 i EUF-fördraget. Upprustningen av stadskärnan innebär att det knappa utrymme som finns tillgängligt för nya bostäder, kommersiella lokaler och underjordisk parkering i Leidschendam utnyttjas effektivt, samtidigt som förbättringen av den offentliga infrastrukturen bidrar till hela stadskärnans sammanhållning.

4.3.3 Tilläggsavtalets lämplighet

- (56) De nederländska myndigheterna anser att SJB inte kunde tvingas att inleda byggnadsarbetena på Damplein på grund av 70 %-klausulen i 2004 års samarbetsavtal. När SJB väl fått ett giltigt bygglov hade kreditkrisens effekter börjat märkas på den nederländska fastighetsmarknaden, vilket gjorde det ännu mer osannolikt att SJB snabbt skulle kunna förhandssälja 70 % av bostäderna avsedda för den fria marknaden. Därför omförhandlades 2004 års samarbetsavtal, eftersom kommunen såg det som oerhört väsentligt att inleda byggnadsarbetena på Damplein. Tilläggsavtalet var därför lämpligt och nödvändigt för att kommunen skulle kunna nå målet att rusta upp Damplein.

4.3.4 Proportionalitet

- (57) För att kommunen skulle kunna få i gång byggnadsarbetena omedelbart måste SJB avstå från rätten att återopa 70 %-klausulen och påbörja byggnadsarbetena med risken för att bostäderna inte skulle kunna säljas. Det tidigare överenskomna priset räknades därför om av SJB. Denna beräkning kontrollerades senare av en oberoende expert som förklarade det överenskomna priset som marknadsanpassat.
- (58) Enligt de nederländska myndigheterna visar det faktum att en oberoende expert förklarat priset som marknadsanpassat att prissänkningen är proportionerlig. Det skulle också betyda att SJB inte har överkompenserats. Prissänkningen var den ersättning som kommunen måste betala för att SJB skulle gå med på att avstå från rätten att återopa 70 %-klausulen. Utan tilläggsavtalet skulle SJB inte ha börjat bygga på Damplein.
- (59) Genom sin medverkan i det offentlig-privata partnerskapet kommer SJB dessutom självt att stå för 50 % av riskerna och kostnaderna i samband med markexploateringen och därmed bidra till den överenskomna sänkningen av försäljningspriset. För att nå ett nollresultat för markexploateringen beslutades att SJB skulle bidra med 2,6 miljoner euro till det offentlig-privata partnerskapet (punkt 5.2.1 i översiktsplanen för markexploateringen i Damcentrum), och eftersom det offentlig-privata partnerskapet stod för 50 % av kostnaderna för skolan svarade SJB för 25 % av de kostnaderna (0,7 miljoner euro).

4.3.5 Snedvridning av konkurrensen

- (60) De nederländska myndigheterna hävdar slutligen att den retroaktiva prissänkningen avser uppförandet av 67 bostäder och 14 kommersiella lokaler som kommer att säljas till marknadsanpassade priser enligt en värdering gjord av en oberoende expert. Snedvridningen av konkurrensen skulle därför bli mycket lokal och inte väga tyngre än de positiva effekterna av projektets genomförande.

5. SYNUNKTER FRÅN TREDJE PART

- (61) Endast Stichting lämnade synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet. Stichting välkomnar beslutet om att inleda förfarandet men anser att de omtvistade åtgärder som beskrivs i beslutet ingår i en mycket mer omfattande stödåtgärd och hänvisar till sitt klagomål och de ytterligare uppgifter som lämnats. Stichting nämner framför allt den påstådda kostnadsfria överlåtelsen av mark från kommunen till det offentlig-privata partnerskapet.
- (62) Enligt Stichting berodde förseningen av projektet varken på det nationella domstolsförfarande man initierat, eller på att finanskrisen försenade försäljningen av bostäderna på Damplein. Stichting hävdar att det inte funnits någon marknadsefterfrågan på den typ av bostäder som föreslagits för Damplein sedan projektet inleddes 2004.
- (63) Enligt Stichting utvärderades marken heller inte av en oberoende expert varken 2003 eller 2009.

6. DE NEDERLÄNSKA MYNDIGHETERNAS KOMMENTARER TILL SYNUNKTERNA FRÅN TREDJE PART

- (64) Enligt de nederländska myndigheterna hade kommunens organisation av projektet varit transparent samt beskrivits i översiktsplanen för Damcentrum, som godkändes den 6 april 2004. Endast ekonomiskt känsliga avtal eller delar därav hölls konfidentiella.
- (65) När det gäller den kostnadsfria överlåtelsen av mark från kommunen till det offentlig-privata partnerskapet förklarade kommunen att den inte omfattas av beslutet om att inleda förfarandet och hänvisade till de uppgifter man lämnat till kommissionen 2009, där det förklaras att överlåtelsen inte var kostnadsfri eftersom det offentlig-privata partnerskapet tillhandahöll tjänster i gengäld. I de uppgifter som lämnats tidigare betonade kommunen att det arbete som utfördes av det offentlig-privata partnerskapet normalt skulle ha ombesörjts av kommunen.

- (66) Enligt de nederländska myndigheterna hade både de olika rättsliga förfaranden som Stichting initierat, som gav projektet en mängd negativ publicitet, och kreditkrisen inverkat negativt på försäljningen av bostäder på Damplein. När den första försäljningen inleddes 2007 såldes dock nästan en tredjedel av bostäderna. Dessa försäljningsavtal hävdades senare på grund av det försenade utfärdandet av de nödvändiga byggloven. Det kan därför slås fast att det fanns en efterfrågan på dessa bostäder när projektet inleddes.
- (67) De nederländska myndigheterna noterar vidare att de oberoende experterna valts ut av kommunen, som inte hade något intresse av att marken värderades lågt.

7. BEDÖMNING AV DE OMTVISTADE ÅTGÄRDERNA

7.1 FÖREKOMST AV STATLIGT STÖD ENLIGT ARTIKEL 107.1 I EUF-FÖRDRAGET

- (68) Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.
- (69) För det första har det inte ifrågasatts att både SJB och Schouten de Jong och Bouwfonds, medlemmarna i partnerskapet, kan betecknas som företag i den mening som avses i dessa bestämmelser, eftersom de bedriver ekonomisk verksamhet som består i att erbjuda varor och tjänster på marknaden, såsom anges i beslutet om att inleda förfarandet.
- (70) För det andra beviljades de omtvistade åtgärderna av det offentlig-privata partnerskapet, vilket innebär att det godkänts av kommunen som äger det till 50 %. Eftersom det offentlig-privata partnerskapet fattar beslut enhälligt och det inte hade varit möjligt att enas om dessa åtgärder utan kommunfullmäktiges uttryckliga godkännande kan det offentlig-privata partnerskapets beslut om att bevilja de omtvistade åtgärderna tillskrivas staten. Om inte kommunen hade gått med på att bevilja de omtvistade åtgärderna hade också omfattningen av dess ekonomiska exponering till följd av det offentlig-privata partnerskapet varit förhållandevis lägre. Den prissänkning och den avgiftsbefrielse som det offentlig-privata partnerskapet beviljat innebär därför en förlust av statliga medel ⁽¹⁶⁾.
- (71) För det tredje måste åtgärderna, eftersom de endast gynnar SJB och i slutändan partnerskapets medlemmar Schouten de Jong och Bouwfonds, anses vara selektiva.
- (72) De nederländska myndigheterna har dock ifrågasatt påståendet att kommunen, genom att samtycka till en sänkning av det ursprungligen överenskomna försäljningspriset för den mark som såldes till SJB och till en avgiftsbefrielse, gav SJB en ekonomisk fördel som man annars inte skulle ha fått under normala marknadsförhållanden.
- (73) Mot bakgrund av vad som anges i skälen 74 till 83 kan kommissionen i detta fall instämma med de nederländska myndigheterna, med tanke på de särskilda omständigheterna i ärendet och de omtvistade åtgärdernas särskilda sammanhang, i synnerhet den speciella rättsliga ställning kommunen fick genom 2004 års samarbetsavtal och flera bilaterala avtal med SJB.

7.1.1 Förekomst av en fördel

- (74) Enligt etablerad rättspraxis ger ekonomiska transaktioner som genomförs av offentliga organ eller offentliga företag inte motparten någon fördel, och de utgör inte stöd om de genomförs i enlighet med normala marknadsvillkor ⁽¹⁷⁾. För att kunna avgöra om en ekonomisk transaktion genomförs under normala marknadsvillkor bör offentliga myndigheters och företags agerande jämföras med liknande privata ekonomiska aktörers agerande under normala marknadsförhållanden, för att fastställa om de ekonomiska transaktioner som genomförts av sådana myndigheter eller företag gynnat deras motparter. Detta kallas för principen om marknads-ekonomiska aktörer.

⁽¹⁶⁾ Bekräftat av tribunalen i dess dom av den 30 juni 2015, se fotnot 3, punkterna 62–72.

⁽¹⁷⁾ Mål C-39/94 SFEI m.fl. EU:C:1996:285, punkterna 60 och 61.

- (75) För att kunna avgöra om kommunen tilldelat SJB en ekonomisk fördel genom att samtycka till en sänkning av det ursprungligen överenskomna priset för marken som sålts till SJB samt till avgiftsbefrielsen måste kommunens iakttagande av principen om marknadsekonomiska aktörer bedömas. Det vill säga om en hypotetisk privat säljare i samma situation som kommunen skulle ha samtyckt till samma prissänkning och avgiftsbefrielse så att förekomsten av en fördel till följd av de omtvistade åtgärderna kan uteslutas.
- (76) I detta sammanhang bör alla relevanta aspekter av de omtvistade åtgärderna och omständigheterna däromkring tas med i beräkningen ⁽¹⁸⁾, framför allt kommunens och SJB:s rättsliga ställning med hänsyn till 2004 års samarbetsavtal och de olika bilaterala avtalen, liksom projektets komplexitet, eftersom det var en del av ett mer omfattande fastighetsprojekt.
- (77) De nederländska myndigheterna hävdar att kommunen agerat i enlighet med principen om marknadsekonomiska aktörer, eftersom det hade fått konsekvenser för hela Leidschendam Centrum-projektet om Dampleinprojektet inte genomförts, och kommunen skulle ha orsakats skada. I detta hänseende hävdade de nederländska myndigheterna i huvudsak följande. Enligt de nederländska myndigheterna hade kommunen för det första ett viktigt socialt och ekonomiskt intresse i att påbörja byggandet på Damplein så snart som möjligt, eftersom ytterligare förseningar skulle medföra direkt och indirekt skada för kommunen och denna skada skulle vara större för kommunen än kostnaden för att samtycka till de omtvistade åtgärderna. På grund av detta ekonomiska intresse beslutade kommunen att se över de avtal som tecknats med SJB. För det andra hävdar de nederländska myndigheterna att kommunen agerade som en privat investerare genom att godta ett åtagande från SJB att avstå från rätten att åberopa 70 %-klausulen i 2004 års samarbetsavtal som motprestation för de omtvistade åtgärderna.
- (78) I detta sammanhang konstaterar kommissionen följande. I det aktuella fallet är det inte omtvistat, vilket förklaras i skäl 30 ovan, att byggandet på Damplein, som enligt ursprungsplanerna skulle ha påbörjats i november 2005, blev försenat eftersom flera nationella domstolsförfaranden gjorde att de nödvändiga byggloven kunde erhållas först i november 2008. Under dessa omständigheter var SJB inte längre villigt att genomföra 2004 års samarbetsavtal i dess ursprungligen överenskomna form och begärde, med hänvisning till avtalsbestämmelser, av kommunen att de ursprungliga avtalen skulle omförhandlas.
- (79) Det framgår av avtalsbestämmelserna i 2004 års samarbetsavtal att parterna på grund av de försenade byggloven måste omförhandla de avtal som ingicks 2004. I synnerhet artikel 6.6 i samarbetsavtalet föreskriver att parterna bör omförhandla det ursprungligen överenskomna markpriset och betalningsdatumet om bygglovet försenas. I artikel 16 i samma avtal anges också att detta avtal enbart kan upphävas helt eller delvis i de särskilt angivna situationerna. En av de situationer som anges är "oförutsedd omständighet såsom anges i artikel 6:258 i civillagen": om en av parterna då anser att de andra parterna inte kan begära av denne att avtalet genomförs oförändrat, måste de ingå förhandlingar för att uppnå ömsesidigt överenskomna ändrade villkor. Artikel 18 i samarbetsavtalet föreskriver slutligen att tvister ska lösas i samförstånd eller bli föremål för skiljeförfarande.
- (80) Det framgår av dessa avtalsbestämmelser att parterna hade för avsikt att upprätthålla samarbetet och begränsa en eventuell ogiltigförklaring av samarbetet till situationer där en överenskommelse inte kunde nås eller där parterna inte fullföljde sina åtaganden på ett sådant sätt att omförhandlingar inte längre var möjliga. Mot bakgrund av detta bör även projektets komplexitet tas i beaktande, då det bestod av flera sammanlänkade delprojekt och fastighetsprojektet i sin helhet involverade flera parter som var anknutna till 2004 års samarbetsavtal.
- (81) Även om kommunen endast var involverad i fastighetsprojektets markexploateringsfas, medan byggfasen utfördes på de berörda privata utvecklarnas risk och bekostnad, däribland SJB:s, är det dessutom fastställt att projektet fortfarande befann sig i markexploateringsfasen när SJB år 2008 meddelade kommunen att man inte var villig att inleda byggandet. I denna fas stod kommunen för 50 % av kostnaderna och riskerna, och var alltså ekonomiskt involverad i projektet. Kostnaderna för projektets markexploateringsfas innefattade kostnaderna för att förbereda marken för byggandet, kostnaderna för det underjordiska parkeringshusets allmänna del samt 50 % av byggkostnaderna för skolan. Det låg därför i kommunens ekonomiska intresse att markexploateringsarbetet utfördes snabbt så att marken kunde tillhandahållas och markens köpeskilling betalas, i enlighet med artikel 10.5 i 2004 års samarbetsavtal. Under dessa speciella omständigheter godtar kommissionen att kommunens avväganden i egenskap av offentlig myndighet i projektets genomförande inte är relevanta för principen om marknadsekonomiska aktörer, medan en hypotetisk privat aktör, som skulle ha befunnit sig i en liknande kontraktsmässig och ekonomisk position, skulle ha försökt omförhandla priset snarare än att omedelbart häva

⁽¹⁸⁾ Mål T-244/08 Konsum Nord mot kommissionen EU:T:2011:732, punkt 57 samt citerad rättspraxis.

avtalet och inleda ett upphandlingsförfarande, i synnerhet eftersom byggkontraktet för parkeringshuset redan hade tilldelats SJB. I detta hänseende konstaterar kommissionen också att finanskrisen redan hade brutit ut vid tidpunkten för omförhandlingarna och att den nederländska fastighetsmarknaden var särskilt drabbad.

- (82) Omförhandlingarna mellan parterna resulterade hösten 2008 i ett förslag från SJB till det offentlig-privata partnerskapet om att betala 4 miljoner euro för marken, vilket skulle innebära att SJB skulle påbörja byggnadsarbetena i april 2009, oavsett om bostäderna hade förhandssålts. SJB gick också med på att avstå från rätten att återropa 70 %-klausulen i 2004 års samarbetsavtal. SJB skulle dessutom stå för hälften av försäljningsprisets sänkta kostnader genom sin delaktighet i det offentlig-privata partnerskapet.
- (83) En av kommunen anlitad oberoende expert, Fakton, sammanfattade i sin rapport den 11 februari 2009 att de 4 miljoner euro (värde den 1 januari 2010) som överenskommits som det nya priset för marken, kunde betraktas som marknadsanpassat för marken i fråga, med hänsyn tagen till SJB:s övriga åtaganden.
- (84) Under dessa omständigheter har kommissionen ingen anledning att tro att kommunen genom att samtycka till priset 4 miljoner euro under de speciella förhållanden som rådde inte agerade i linje med normala marknadsförhållanden.
- (85) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att sänkningen av försäljningspriset och den befrielse från markexploateringsavgiften och kvalitetsavgiften som faststälts i tilläggsavtalet mellan kommunen, det offentlig-privata partnerskapet och SJB inte medförde statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den sänkning av försäljningspriset och den befrielse från markexploateringsavgiften och kvalitetsavgiften som fastställdes den 1 mars 2010 av Leidschendam-Voorburgs kommun till förmån för Schouten-de Jong Bouwfonds, ett partnerskap bestående av Schouten & De Jong Projectontwikkeling BV och Bouwfonds Ontwikkeling BV, utgör inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Konungariket Nederländerna.

Utfärdat i Bryssel den 15 januari 2016.

På kommissionens vägnar

Margrethe VESTAGER

Ledamot av kommissionen

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT (EU) 2016/650**av den 25 april 2016****om fastställande av standarder för säkerhetsbedömning av kvalificerade anordningar för skapande av elektroniska underskrifter och stämplat enligt artiklarna 30.3 och 39.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 av den 23 juli 2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden och om upphävande av direktiv 1999/93/EG ⁽¹⁾, särskilt artiklarna 30.3 och 39.2, och

av följande skäl:

- (1) I bilaga II till förordning (EU) nr 910/2014 fastställs kraven på kvalificerade anordningar för skapande av elektroniska underskrifter och kvalificerade anordningar för skapande av elektroniska stämplat.
- (2) Behöriga standardiseringsorganisationer handhar uppgiften att utarbeta de tekniska specifikationer som behövs för produktion och utsläppande på marknaden av produkter, med beaktande av nuvarande tekniska utvecklingsstadium.
- (3) ISO/IEC (Internationella standardiseringsorganisationen/Internationella elektrotekniska kommissionen) fastställer de allmänna koncepten och principerna för it-säkerhet och anger vilken allmän modell som ska användas som utgångspunkt för bedömning av it-produkters säkerhet.
- (4) Europeiska standardiseringskommittén (CEN) har, inom ramen för kommissionens standardiseringsuppdrag M/460, tagit fram standarder för kvalificerade anordningar för skapande av elektroniska underskrifter och stämplat, om uppgifterna för skapande av elektroniska underskrifter eller uppgifter för skapande av elektroniska stämplat bevaras i en helt, men inte nödvändigtvis uteslutande, användarskött miljö. Dessa standarder anses lämpliga för att bedöma om dessa produkter överensstämmer med de relevanta krav som anges i bilaga II till förordning (EU) nr 910/2014.
- (5) I bilaga II till förordning (EU) nr 910/2014 fastställs att endast en kvalificerad tillhandahållare av betrodda tjänster får hantera uppgifter för skapande av elektroniska underskrifter på en undertecknares vägar. Säkerhetskraven med respektive certifieringsspecifikationer skiljer sig åt beroende på om undertecknaren fysiskt äger en produkt eller en kvalificerad tillhandahållare av betrodda tjänster arbetar på uppdrag av undertecknaren. För att ta itu med dessa problem och för att gynna den framtida utvecklingen av produkt- och bedömningsstandarder som är lämpliga för vissa behov, bör standarder för båda situationerna förtecknas i bilagan till detta beslut.
- (6) Vid den tidpunkt då kommissionen väl har antagit detta beslut kommer flera tillhandahållare av betrodda tjänster redan att erbjuda sina kunder lösningar för att hantera anordningar för skapande av elektroniska underskrifter. Certifieringar av produkter är för närvarande begränsade till säkerhetsmoduler i maskinvara som certifierats enligt olika standarder, men som ännu inte särskilt har certifierats enligt kraven på kvalificerade anordningar för skapande av elektroniska underskrifter och stämplat. Offentliggjorda standarder, som t.ex. EN 419 211 (tillämplig på elektroniska underskrifter som skapats i en helt, men inte nödvändigtvis uteslutande, användarskött miljö) förekommer dock ännu inte på den lika viktiga marknaden för certifierade distansprodukter. Eftersom standarder som kan vara lämpliga för sådana syften för närvarande håller på att utvecklas, kommer kommissionen att komplettera detta beslut när sådana standarder är tillgängliga och bedöms uppfylla kraven i bilaga II till förordning (EU) nr 910/2014. Till dess att förteckningen över sådana standarder har upprättats, kan ett alternativt förfarande användas för att bedöma om sådana produkter överensstämmer med reglerna enligt de villkor som föreskrivs i artikel 30.3 b i förordning (EU) nr 910/2014.
- (7) I bilagan förtecknas EN 419 211 som består av olika delar (1–6) som omfattar olika situationer. EN 419 211 del 5 och del 6 innebär utökade krav i förhållande till miljön för kvalificerade anordningar för skapande

⁽¹⁾ EUT L 257, 28.8.2014, s. 73.

av elektroniska underskrifter, såsom kommunikation med betrodda anordningar för skapande av underskrifter. Det står produktutvecklare fritt att tillämpa sådana utökade krav. Enligt skäl 56 i förordning (EU) nr 910/2014 är certifieringens omfattning enligt artiklarna 30 och 39 i den förordningen begränsad till att skydda uppgifterna för skapande av underskrifter, och anordningar för skapande av signaturer omfattas inte av certifieringen.

- (8) För att säkerställa att de elektroniska underskrifter och stämplat, som genereras med en kvalificerad anordning för skapande av underskrifter eller stämplat, på ett tillförlitligt sätt är skyddade mot förfälskning, i enlighet med bilaga II till förordning (EU) nr 910/2014, är lämpliga kryptografiska algoritmer, nycklar och hashfunktioner en förutsättning för den certifierade produktens säkerhet. Eftersom denna fråga inte har harmoniserats på EU-nivå, bör medlemsstaterna samarbeta för att enas om vilka kryptografiska algoritmer, nycklar och hashfunktioner som ska användas när det gäller elektroniska underskrifter och stämplat.
- (9) Antagandet av detta beslut innebär att kommissionens beslut 2003/511/EG⁽¹⁾ blir ogiltigt. Det bör därför upphävas.
- (10) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från den kommitté som avses i artikel 48 i förordning (EU) nr 910/2014.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. I bilagan till beslutet förtecknas de standarder för säkerhetsbedömning av informationsteknikprodukter som gäller för certifiering av kvalificerade anordningar för skapande av elektroniska underskrifter eller kvalificerade anordningar för skapande av elektroniska stämplat i enlighet med artikel 30.3 a eller artikel 39.2 i förordning (EU) nr 910/2014, i de fall de uppgifter som genereras för skapande av elektroniska underskrifter eller av elektroniska stämplat bevaras i en helt, men inte nödvändigtvis uteslutande, användarskött miljö.

2. Intill dess att kommissionen upprättat en förteckning över standarder för den säkerhetsbedömning av informationsteknikprodukter som gäller för certifiering av kvalificerade anordningar för skapande av elektroniska underskrifter eller kvalificerade anordningar för skapande av elektroniska stämplat, i de fall en kvalificerad tillhandahållare av betrodda tjänster åt en undertecknare eller skapare av stämplat förvaltar sådana uppgifter som genereras för skapande av elektroniska signaturer eller uppgifter för skapande av elektroniska stämplat, ska certifieringen av sådana produkter bygga på en process som, i enlighet med artikel 30.3 b, använder säkerhetsnivåer jämförbara med dem som krävs enligt artikel 30.3 a och som anmälts till kommissionen av de offentliga eller privata organ som avses i artikel 30.1 i förordning (EU) nr 910/2014.

Artikel 2

Beslut 2003/511/EG ska upphöra att gälla.

Artikel 3

Detta beslut träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Utfärdat i Bryssel den 25 april 2016.

På kommissionens vägnar
Jean-Claude JUNCKER
Ordförande

⁽¹⁾ Kommissionens beslut 2003/511/EG av den 14 juli 2003 om offentliggörande av referensnummer till allmänt erkända standarder för produkter för elektroniska signaturer i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/93/EG (EUT L 175, 15.7.2003, s. 45).

BILAGA

FÖRTECKNING ÖVER DE STANDARDER SOM AVSES I ARTIKEL 1.1

- ISO/IEC 15408 – Information technology – Security techniques – Evaluation criteria for IT security, delarna 1–3 i nedanstående förteckning:
 - ISO/IEC 15408-1:2009 – Information technology – Security techniques – Evaluation criteria for IT security – Del 1. ISO, 2009
 - ISO/IEC 15408-2:2008 – Information technology – Security techniques – Evaluation criteria for IT security – Del 2. ISO, 2008
 - ISO/IEC 15408-3:2008 – Information technology – Security techniques – Evaluation criteria for IT security – Del 3. ISO, 2008
 - och
 - ISO/IEC 18045:2008: Information technology – Security techniques – Methodology for IT security evaluation
 - och
 - EN 419 211 – Skyddsprofil för säker signaturanordning, delarna 1–6 – på tillämpligt sätt – i nedanstående förteckning:
 - EN 419211-1:2014 – Skyddsprofil för säker signaturanordning – Del 1: Översikt
 - EN 419211-2:2013 – Skyddsprofil för säker signaturanordning – Del 2: Signaturanordning med nyckelgenerering
 - EN 419211-3:2013 – Skyddsprofil för säker signaturanordning – Del 3: Signaturanordning med nyckelimport
 - EN 419211-4:2013 – Skyddsprofil för säker signaturanordning – Del 4: Anslutning av signaturanordning med nyckelgenerering och säker kommunikation till applikation för certifikatsgenerering
 - EN 419211-5:2013 – Skyddsprofil för säker signaturanordning – Del 5: Anslutning av signaturanordning med nyckelgenerering och säker kommunikation till applikation för signaturgenerering
 - EN 419211-6:2014 – Skyddsprofil för säker signaturanordning – Del 6: Anslutning av signaturanordning med nyckelimport och säker kommunikation till applikation för signaturgenerering
-

RÄTTELSE

Rättelse till kommissionens förordning (EU) 2016/71 av den 26 januari 2016 om ändring av bilagorna II, III och V till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 396/2005 vad gäller gränsvärdena för 1-metylcyklopropan, flonicamid, flutriafol, indolylättiksyra, indolyismörsyra, petoxamid, pirimikarb, protikonazol och teflubenzuron i eller på vissa produkter

(Europeiska unionens officiella tidning L 20 av den 27 januari 2016)

På sidan 17, punkt 1 b i bilagan, ska texten i tabellen ersättas med följande:

”Bekämpningsmedelsrester och gränsvärden (mg/kg)

Kod	Grupper och exempel på enskilda produkter som omfattas av gränsvärdena ^(a)	Flonicamid: summan av flonicamidum, TFNA och TFNG, uttryckt som flonicamid (R).	Flutriafol	Pirimikarb (R)	Protikonazol: protikonazoldestio (summan av isomerer) (F)	Teflubenzuron (F)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
0100000	FRUKTER, FÄRSKA ELLER FRYSTA; TRÄDNÖTTER					
0110000	Citrusfrukter	0,15 (+)	0,01 (*)	3	0,01 (*)	0,01 (*)
0110010	Grapefrukter					
0110020	Apelsiner					
0110030	Citroner					
0110040	Limefrukter					
0110050	Mandariner					
0110990	Övriga					
0120000	Trädnötter	0,06 (*)	0,02 (*)	0,02 (*)	0,02 (*)	0,02 (*)
0120010	Mandlar					
0120020	Paranötter					
0120030	Cashewnötter					
0120040	Kastanjer					
0120050	Kokosnötter					
0120060	Hasselnötter					
0120070	Macadamianötter					
0120080	Pekannötter					
0120090	Pinjenötter					

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
0120100	Pistaschmandlar					
0120110	Valnötter					
0120990	Övriga					
0130000	Kärnfrukter	0,3	0,4 (+)		0,01 (*)	1
0130010	Äpplen			0,5 (+)		(+)
0130020	Päron			0,5 (+)		
0130030	Kvitten			1,5 (+)		
0130040	Mispel			1		
0130050	Japansk mispel			1		
0130990	Övriga			0,01 (*)		
0140000	Stenfrukter				0,01 (*)	
0140010	Aprikoser	0,03 (*)	0,01 (*)	3		0,01 (*)
0140020	Körsbär (söta)	0,4 (+)	1	5 (+)		0,01 (*)
0140030	Persikor	0,4	0,6	1,5 (+)		0,01 (*)
0140040	Plommon	0,3 (+)	0,4	3		0,1 (*)
0140990	Övriga	0,03 (*)	0,01 (*)	0,01 (*)		0,01 (*)
0150000	Bär och små frukter	0,03 (*)				0,01 (*)
0151000	a) <i>Druvor</i>			0,01 (*)	0,01 (*)	
0151010	Bordsdruvor		0,8			
0151020	Druvor för vinframställning		1,5 (+)			
0152000	b) <i>Jordgubbar</i>		0,5 (+)	1,5	0,01 (*)	
0153000	c) <i>Rubusfrukter</i>		0,01 (*)	4 (+)	0,01 (*)	
0153010	Björnbär					
0153020	Blåhallon					
0153030	Hallon (gula och röda)					
0153990	Övriga					
0154000	d) <i>Andra små frukter och bär</i>		0,01 (*)	1		
0154010	Amerikanska blåbär				0,01 (*)	
0154020	Amerikanska tranbär				0,15	
0154030	Vinbär (röda, svarta och vita)				0,01 (*)	

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
0154040	Krusbär (gröna, röda och gula)				0,01 (*)	
0154050	Nypon				0,01 (*)	
0154060	Mullbär (svarta och vita)				0,01 (*)	
0154070	Azarollhagtorn				0,01 (*)	
0154080	Fläderbär				0,01 (*)	
0154990	Övriga				0,01 (*)	
0160000	Diverse frukter med	0,03 (*)		0,01 (*)	0,01 (*)	0,01 (*)
0161000	a) <i>ätligt skal</i>		0,01 (*)			
0161010	Dadlar					
0161020	Fikon					
0161030	Bordsoliver					
0161040	Kumquat					
0161050	Carambola/stjärnfrukter					
0161060	Kaki/kakiplommon/sharon/persimon					
0161070	Jambolanäpplen					
0161990	Övriga					
0162000	b) <i>oätligt skal, små</i>		0,01 (*)			
0162010	Kiwifrukt (gröna, gula och röda)					
0162020	Litchi/litchiplommon					
0162030	Passionsfrukter/maracuja					
0162040	Kaktusfikon					
0162050	Stjärnäpplen					
0162060	Amerikansk persimon					
0162990	Övriga					
0163000	c) <i>oätligt skal, stora</i>					
0163010	Avokado		0,01 (*)			
0163020	Bananer		0,3			
0163030	Mango		0,01 (*)			
0163040	Papaya		0,01 (*)			
0163050	Granatäpplen		0,01 (*)			
0163060	Kirimoja/cherimoya		0,01 (*)			
0163070	Guava		0,01 (*)			
0163080	Ananas		0,01 (*)			

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
0163090	Brödfrukter		0,01 (*)			
0163100	Durian/durio		0,01 (*)			
0163110	Taggannonna/graviola/guanabana		0,01 (*)			
0163990	Övriga		0,01 (*)			
0200000	GRÖNSAKER, FÄRSKA ELLER FRYSTA					
0210000	Rot- och knölgrönsaker			0,05		
0211000	a) <i>Potatis</i>	0,09	0,01 (*)		0,02 (*)	0,05
0212000	b) <i>Tropiska rot- och knölgrönsaker</i>	0,03 (*)	0,01 (*)		0,01 (*)	0,01 (*)
0212010	Maniok/kassava					
0212020	Sötpotatis					
0212030	Jamsbönrot					
0212040	Arrowrot					
0212990	Övriga					
0213000	c) <i>Övriga rot- och knölgrönsaker utom sockerbetor</i>	0,03 (*)				0,01 (*)
0213010	Rödbetor		0,06 (+)		0,1 (+)	
0213020	Morötter		0,01 (*)		0,1 (+)	
0213030	Rotselleri		0,01 (*)		0,01 (*)	
0213040	Pepparrot		0,01 (*)		0,1 (+)	
0213050	Jordärtskockor		0,01 (*)		0,01 (*)	
0213060	Palsternackor		0,01 (*)		0,1 (+)	
0213070	Rotpersilja/persiljerot		0,01 (*)		0,1 (+)	
0213080	Rädisor		0,01 (*)		0,01 (*)	
0213090	Haverrot		0,01 (*)		0,1 (+)	
0213100	Kålrötter		0,01 (*)		0,1 (+)	
0213110	Rovor/majrovor		0,01 (*)		0,1 (+)	
0213990	Övriga		0,01 (*)		0,01 (*)	
0220000	Lökgrönsaker	0,03 (*)	0,01 (*)			0,01 (*)
0220010	Vitlök			0,1	0,01 (*)	
0220020	Kepalök			0,1	0,05 (+)	
0220030	Schalottenlök			0,01 (*)	0,05 (+)	

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
0220040	Knipplök/salladslök och pipplök			0,01 (*)	0,01 (*)	
0220990	Övriga			0,01 (*)	0,01 (*)	
0230000	Fruktgrönsaker					
0231000	a) <i>Potatisväxter/Solanaceae</i>			0,5	0,01 (*)	1,5
0231010	Tomater	0,5 (+)	0,6 (+)			(+)
0231020	Paprikor	0,3	1			
0231030	Auberginer/äggplantor	0,5 (+)	0,01 (*)			
0231040	Okra/gombo	0,03 (*)	0,01 (*)			
0231990	Övriga	0,03 (*)	0,01 (*)			
0232000	b) <i>Gurkväxter – ätligt skal</i>	0,5	0,01 (*)	1	0,01 (*)	
0232010	Slanggurkor					0,5
0232020	Druvgurkor					1,5
0232030	Zucchini/squash	(+)				0,5
0232990	Övriga					0,5
0233000	c) <i>Gurkväxter – oätligt skal</i>	0,4 (+)			0,01 (*)	0,01 (*)
0233010	Meloner		0,2 (+)	0,4 (+)		
0233020	Pumpor		0,01 (*)	1		
0233030	Vattenmeloner		0,2 (+)	0,5 (+)		
0233990	Övriga		0,01 (*)	0,01 (*)		
0234000	d) <i>Sockermajs</i>	0,03 (*)	0,01 (*)	0,05	0,02	0,01 (*)
0239000	e) <i>Övriga fruktgrönsaker</i>	0,03 (*)	0,01 (*)	0,01 (*)	0,01 (*)	0,01 (*)
0240000	Kålgrönsaker (utom rötter och späda bladgrö- dor av Brassica)		0,01 (*)			
0241000	a) <i>Blommande kål</i>	0,03 (*)		0,5	0,05 (+)	0,01 (*)
0241010	Broccoli					
0241020	Blomkål					
0241990	Övriga					
0242000	b) <i>Huvudbildande kål</i>					
0242010	Brysselkål	0,6		0,6 (+)	0,1 (+)	0,5 (+)
0242020	Huvudkål	0,03 (*)		0,5	0,09 (+)	0,2 (+)
0242990	Övriga	0,03 (*)		0,01 (*)	0,01 (*)	0,01 (*)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
0243000	c) <i>Bladbildande kål</i>	0,03 (*)			0,01 (*)	0,01 (*)
0243010	Salladskål/kinakål			0,5		
0243020	Grönkål			0,3 (+)		
0243990	Övriga			0,01 (*)		
0244000	d) <i>Kålrabbi</i>	0,03 (*)		0,5	0,01 (*)	0,01 (*)
0250000	Bladgrönsaker, örter och ätliga blommor					
0251000	a) <i>Sallat och sallatväxter</i>	0,03 (*)	0,01 (*)		0,01 (*)	0,01 (*)
0251010	Vårklynne/vintersallat/vårsallat/mâche(sallat)/fälsallat			15		
0251020	Sallat			1,5		
0251030	Escarole/escarolesallat			1 (+)		
0251040	Smörgåskrasse och andra groddar och skott			15		
0251050	Vinterkrasse/vårgyllen			15		
0251060	Rucola/rucolasallat/senapskål			15		
0251070	Sareptasenap/salladssenap			15		
0251080	Späda bladgrödor/"baby leaf" (inklusive <i>Brassica</i> -arter)			15		
0251990	Övriga			0,01 (*)		
0252000	b) <i>Spenat och liknande blad</i>	0,03 (*)	0,01 (*)	0,06	0,01 (*)	0,01 (*)
0252010	Spenat					
0252020	Portlaker			(+)		
0252030	Mangold/betblad			(+)		
0252990	Övriga					
0253000	c) <i>Vinrankeblad och liknande arter</i>	0,03 (*)	0,01 (*)	0,01 (*)	0,01 (*)	0,01 (*)
0254000	d) <i>Vattenkrasse</i>	0,03 (*)	0,01 (*)	0,01 (*)	0,01 (*)	0,01 (*)
0255000	e) <i>Endivesallat</i>	0,03 (*)	0,01 (*)	0,05 (+)	0,01 (*)	0,01 (*)
0256000	f) <i>Örter och ätliga blommor</i>	0,06 (*)	0,02 (*)		0,02 (*)	0,02 (*)
0256010	Körvel			0,8		
0256020	Gräslök			0,8		
0256030	Bladselleri/snittselleri			3		
0256040	Persilja			3		
0256050	Salvia			0,8		

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
0256060	Rosmarin			0,8		
0256070	Timjan			0,8		
0256080	Basilika och ätliga blommor			0,8		
0256090	Lagerblad			0,8		
0256100	Dragon			0,8		
0256990	Övriga			0,02 (*)		
0260000	Baljväxter, färska		0,01 (*)		0,01 (*)	0,01 (*)
0260010	Bönor (med balja)	0,03 (*)		1,5 (+)		
0260020	Bönor (utan balja)	0,03 (*)		0,7		
0260030	Ärter (med balja)	0,03 (*)		1,5 (+)		
0260040	Ärter (utan balja)	0,7		0,7		
0260050	Linser	0,03 (*)		0,7		
0260990	Övriga	0,03 (*)		0,01 (*)		
0270000	Stjälkgrönsaker	0,03 (*)	0,01 (*)			0,01 (*)
0270010	Sparris			0,01 (*)	0,01 (*)	
0270020	Kardoner			0,2 (+)	0,01 (*)	
0270030	Stjälkselleri/blekselleri			0,15 (+)	0,01 (*)	
0270040	Fänkål			2	0,01 (*)	
0270050	Kronärtskockor			5	0,01 (*)	
0270060	Purjolök			0,01 (*)	0,06 (+)	
0270070	Rabarber			2	0,01 (*)	
0270080	Bambuskott			0,01 (*)	0,01 (*)	
0270090	Palmhjärtan			0,01 (*)	0,01 (*)	
0270990	Övriga			0,01 (*)	0,01 (*)	
0280000	Svampar, mossor och lavar	0,03 (*)	0,01 (*)	0,01 (*)	0,01 (*)	0,01 (*)
0280010	Odlade svampar					
0280020	Vilda svampar					
0280990	Mossor och lavar					
0290000	Alger och prokaryota organismer	0,03 (*)	0,01 (*)	0,01 (*)	0,01 (*)	0,01 (*)
0300000	BALJVÄXTER, TORKADE	0,03 (*)	0,01 (*)	0,2		0,01 (*)
0300010	Bönor				0,05 (+)	
0300020	Linser				1 (+)	

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
0300030	Ärter				1 (+)	
0300040	Lupiner				1 (+)	
0300990	Övriga				0,01 (*)	
0400000	OLJEVÄXTFRÖER OCH OLJEVÄXTFRUKTER					0,02 (*)
0401000	Oljeväxtfröer					
0401010	Linfrö	0,06 (*)	0,02 (*)	0,05 (+)	0,09 (+)	
0401020	Jordnötter	0,06 (*)	0,15	0,02 (*)	0,02 (*) (+)	
0401030	Vallmofrö	0,06 (*)	0,02 (*)	0,05	0,09 (+)	
0401040	Sesamfrö	0,06 (*)	0,02 (*)	0,02 (*)	0,02 (*)	
0401050	Solrosfrö	0,06 (*)	0,02 (*)	0,1	0,02 (*)	
0401060	Rapsfrö	0,06 (*)	0,5	0,05 (+)	0,15 (+)	
0401070	Sojabönor	0,06 (*)	0,4	0,02 (*)	0,2	
0401080	Senapsfrö	0,06 (*)	0,5	0,05 (+)	0,09 (+)	
0401090	Bomullsfrö	0,2	0,02 (*)	0,02 (*)	0,02 (*)	
0401100	Pumpafrö	0,06 (*)	0,02 (*)	0,02 (*)	0,02 (*)	
0401110	Safflorfrö	0,06 (*)	0,02 (*)	0,02 (*)	0,02 (*)	
0401120	Gurkortsfrö	0,06 (*)	0,02 (*)	0,1 (+)	0,02 (*)	
0401130	Oljedådrafrö	0,06 (*)	0,5	0,05	0,04 (+)	
0401140	Hampfrö	0,06 (*)	0,02 (*)	0,02 (*)	0,02 (*)	
0401150	Ricinfrö	0,06 (*)	0,02 (*)	0,02 (*)	0,02 (*)	
0401990	Övriga	0,06 (*)	0,02 (*)	0,02 (*)	0,02 (*)	
0402000	Oljeväxtfrukter	0,06 (*)	0,02 (*)	0,02 (*)	0,02 (*)	
0402010	Oliver för oljeproduktion					
0402020	Oljepalmkärnor					
0402030	Oljepalmfrukter					
0402040	Kapok					
0402990	Övriga					
0500000	SPANNMÅL			0,05		0,01 (*)
0500010	Korn	0,4	0,15		0,2 (+)	
0500020	Bovete och andra pseudocerealier	0,03 (*)	0,01 (*)		0,01 (*)	
0500030	Majs	0,03 (*)	0,01 (*)		0,1	

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
0500040	Hirs/vanlig hirs	0,03 (*)	0,01 (*)		0,01 (*)	
0500050	Havre	0,4	0,01 (*)		0,05 (+)	
0500060	Ris	0,03 (*)	1,5 (+)		0,01 (*)	
0500070	Råg	2 (+)	0,15		0,05 (+)	
0500080	Durra/sorgum	0,03 (*)	0,01 (*)		0,01 (*)	
0500090	Vete	2 (+)	0,15		0,1 (+)	
0500990	Övriga	0,03 (*)	0,01 (*)		0,01 (*)	
0600000	TE, KAFFE, ÖRTTEER, KAKAO OCH JOHANNES-BRÖD	0,1 (*)			0,05 (*)	0,05 (*)
0610000	Te		0,05 (*)	0,05 (*)		
0620000	Kaffeböror		0,15	0,05 (*)		
0630000	Örtteer från		0,05 (*)			
0631000	a) <i>blommor</i>			10 (+)		
0631010	Kamomill					
0631020	Rosellhibiskus					
0631030	Ros					
0631040	Jasmin					
0631050	Lind					
0631990	Övriga					
0632000	b) <i>blad och örter</i>			10 (+)		
0632010	Jordgubbe					
0632020	Rooibos					
0632030	Mate/maté					
0632990	Övriga					
0633000	c) <i>rötter</i>			0,05 (*)		
0633010	Vänderot/läkevänderot					
0633020	Ginseng					
0633990	Övriga					
0639000	d) <i>andra delar av växten</i>			0,05 (*)		
0640000	Kakaoböror		0,05 (*)	0,05 (*)		

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
0650000	Johannesbröd		0,05 (*)	0,05 (*)		
0700000	HUMLE	3 (+)	0,05 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)
0800000	KRYDDOR					
0810000	Frökryddor	0,1 (*)	0,05 (*)	5	0,05 (*)	0,05 (*)
0810010	Anis/anisfrö					
0810020	Svartkummin					
0810030	Selleri					
0810040	Koriander					
0810050	Spiskummin					
0810060	Dill					
0810070	Fänkål					
0810080	Bockhornsklöver					
0810090	Muskot					
0810990	Övriga					
0820000	Fruktkryddor	0,1 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)
0820010	Kryddpeppar					
0820020	Sichuanpeppar					
0820030	Kummin					
0820040	Kardemumma					
0820050	Enbär					
0820060	Pepparkorn (gröna, svarta och vita)					
0820070	Vanilj					
0820080	Tamarind					
0820990	Övriga					
0830000	Barkkryddor	0,1 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)
0830010	Kanel					
0830990	Övriga					
0840000	Rot- och jordstamskryddor					
0840010	Lakritsrot	0,1 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)
0840020	Ingefära	0,1 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
0840030	Gurkmeja	0,1 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)
0840040	Pepparrot	(+)	(+)	(+)	(+)	(+)
0840990	Övriga	0,1 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)
0850000	Kryddor bestående av knoppar	0,1 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)
0850010	Kryddnejlika					
0850020	Kapris					
0850990	Övriga					
0860000	Kryddor bestående av pistiller	0,1 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)
0860010	Saffran					
0860990	Övriga					
0870000	Kryddor bestående av frömantlar	0,1 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)
0870010	Muskotblomma					
0870990	Övriga					
0900000	SOCKERVÄXTER	0,03 (*)		0,01 (*)	0,01 (*)	0,01 (*)
0900010	Sockerbetsrötter		0,06			
0900020	Sockerrör		0,01 (*)			
0900030	Rotcikoria		0,01 (*)			
0900990	Övriga		0,01 (*)			
1000000	ANIMALISKA PRODUKTER – LANDLEVAND E DJUR					(+)
1010000	Vävnad från					0,05
1011000	a) <i>svin</i>			0,05 (+)		
1011010	Muskel	0,02 (*)	0,01 (*)		0,01 (*)	
1011020	Fettvävnad	0,02 (*)	0,01 (*)		0,01 (*)	
1011030	Lever	0,03	0,1 (+)		0,5 (+)	
1011040	Njure	0,03	0,01 (*)		0,5 (+)	
1011050	Ätbara slaktbiprodukter (utom lever och njure)	0,03	0,01 (*)		0,5 (+)	
1011990	Övriga	0,03	0,01 (*)		0,5 (+)	
1012000	b) <i>nötkreatur</i>			0,05 (+)		
1012010	Muskel	0,03	0,01 (*)		0,01 (*)	

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1012020	Fettvävnad	0,02 (*)	0,01 (*)		0,01 (*)	
1012030	Lever	0,04	0,3 (+)		0,5 (+)	
1012040	Njure	0,04	0,01 (*)		0,5 (+)	
1012050	Ätbara slaktbiprodukter (utom lever och njure)	0,04	0,01 (*)		0,5 (+)	
1012990	Övriga	0,04	0,01 (*)		0,5 (+)	
1013000	c) <i>får</i>			0,05 (+)		
1013010	Muskel	0,03	0,01 (*)		0,01 (*)	
1013020	Fettvävnad	0,02 (*)	0,01 (*)		0,01 (*)	
1013030	Lever	0,04	0,3 (+)		0,5 (+)	
1013040	Njure	0,04	0,01 (*)		0,5 (+)	
1013050	Ätbara slaktbiprodukter (utom lever och njure)	0,04	0,01 (*)		0,5 (+)	
1013990	Övriga	0,04	0,01 (*)		0,5 (+)	
1014000	d) <i>get</i>			0,05 (+)		
1014010	Muskel	0,03	0,01 (*)		0,01 (*)	
1014020	Fettvävnad	0,02 (*)	0,01 (*)		0,01 (*)	
1014030	Lever	0,04	0,3 (+)		0,5 (+)	
1014040	Njure	0,04	0,01 (*)		0,5 (+)	
1014050	Ätbara slaktbiprodukter (utom lever och njure)	0,04	0,01 (*)		0,5 (+)	
1014990	Övriga	0,04	0,01 (*)		0,5 (+)	
1015000	e) <i>hästdjur</i>			0,05 (+)		
1015010	Muskel	0,03	0,01 (*)		0,01 (*)	
1015020	Fettvävnad	0,02 (*)	0,01 (*)		0,01 (*)	
1015030	Lever	0,04	0,3 (+)		0,5 (+)	
1015040	Njure	0,04	0,01 (*)		0,5 (+)	
1015050	Ätbara slaktbiprodukter (utom lever och njure)	0,04	0,01 (*)		0,5 (+)	
1015990	Övriga	0,04	0,01 (*)		0,5 (+)	
1016000	f) <i>fjäderfä</i>		0,01 (*)	0,01 (*)	0,01 (*)	
1016010	Muskel	0,03				
1016020	Fettvävnad	0,03				
1016030	Lever	0,03				
1016040	Njure	0,02 (*)				

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1016050	Ätbara slaktbiprodukter (utom lever och njure)	0,03				
1016990	Övriga	0,03				
1017000	g) <i>andra hägnade landlevande djur</i>			0,05 (+)		
1017010	Muskel	0,03	0,01 (*)		0,01 (*)	
1017020	Fettvävnad	0,02 (*)	0,01 (*)		0,01 (*)	
1017030	Lever	0,04	0,3 (+)		0,5 (+)	
1017040	Njure	0,04	0,01 (*)		0,5 (+)	
1017050	Ätbara slaktbiprodukter (utom lever och njure)	0,04	0,01 (*)		0,5 (+)	
1017990	Övriga	0,04	0,01 (*)		0,5 (+)	
1020000	Mjök	0,02 (*)	0,01 (*)	0,05 (+)	0,01 (*) (+)	0,05
1020010	Nötkreatur					
1020020	Får					
1020030	Get					
1020040	Häst					
1020990	Övriga					
1030000	Fågelägg	0,04	0,01 (*)	0,01 (*)	0,01 (*)	0,05
1030010	Höns					
1030020	Anka					
1030030	Gås					
1030040	Vaktel					
1030990	Övriga					
1040000	Honung och andra biodlingsprodukter	0,05 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)	0,05 (*)
1050000	Amfibier och reptiler	0,02 (*)	0,01 (*)	0,05	0,01 (*)	0,05
1060000	Landlevande ryggradslösa djur	0,02 (*)	0,01 (*)	0,05	0,01 (*)	0,05
1070000	Vilda landlevande ryggradsdjur	0,02 (*)	0,01 (*)	0,05	0,01 (*)	0,05"

ISSN 1977-0820 (elektronisk utgåva)
ISSN 1725-2628 (pappersutgåva)



Europeiska unionens publikationsbyrå
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

SV