

Официален вестник

на Европейския съюз

L 123



Издание
на български език

Законодателство

Година 54
12 май 2011 г.

Съдържание

II Незаконодателни актове

РЕГЛАМЕНТИ

- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) № 453/2011 на Съвета от 4 май 2011 година за налагане на окончателно антидъмпингово мито върху вноса на фурфуралдехид с произход от Китайската народна република след преразглеждане с оглед изтичането на срока на действие на мерките съгласно член 11, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1225/2009 1
- ★ Регламент (ЕС) № 454/2011 на Комисията от 5 май 2011 година относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“ на трансевропейската железопътна система ⁽¹⁾ 11
- Регламент за изпълнение (ЕС) № 455/2011 на Комисията от 11 май 2011 година за определяне на фиксирани стойности при внос за определяне на входната цена на някои плодове и зеленчуци 68
- Регламент за изпълнение (ЕС) № 456/2011 на Комисията от 11 май 2011 година относно изменение на представителните цени и размера на допълнителните вносни мита за някои продукти от сектора на захарта, определени с Регламент (ЕС) № 867/2010 за 2010/11 пазарна година 70

Цена: 4 EUR

(Продължава на вътрешната корица)

⁽¹⁾ Текст от значение за ЕИП

BG

Актовете, чиито заглавия се отпечатват със светъл шрифт, са актове по текущо управление на селскостопанската политика и имат кратък срок на действие.

Заглавията на всички останали актове се отпечатват с получер шрифт и се предшестват от звездичка.

IV Актове, приети преди 1 декември 2009 г. по силата на Договора за ЕО, Договора за ЕС и Договора за Евратом

- ★ Решение на Надзорния орган на ЕАСТ № 343/09/COL от 23 юли 2009 година относно търговските сделки с недвижими имоти, извършвани от община Time по отношение на недвижими имоти с номера 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70, 2/32 (Норвегия) 72

II

(Незаконодателни актове)

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 453/2011 НА СЪВЕТА

от 4 май 2011 година

за налагане на окончателно антидъмпингово мито върху вноса на фурфуралдехид с произход от Китайската народна република след преразглеждане с оглед изтичането на срока на действие на мерките съгласно член 11, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1225/2009

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1225/2009 на Съвета от 30 ноември 2009 г. за защита срещу дъмпингов внос от страни, които не са членки на Европейската общност ⁽¹⁾ („основният регламент“), и по-специално член 11, параграфи 2 и 5 и член 9, параграф 4 от него,

като взе предвид предложението, представено от Европейската комисия („Комисията“) след консултация с Консултативния комитет,

като има предвид, че:

А. ПРОЦЕДУРА

1. Действащи мерки

- (1) След провеждането на антидъмпингово разследване („първоначалното разследване“), с Регламент (ЕО) № 95/95 ⁽²⁾ Съветът наложи окончателно антидъмпингово мито под формата на специфично мито върху вноса на фурфуралдехид с произход от Китайската народна република („КНР“) („окончателните антидъмпингови мерки“). Специфичното мито възлиза на 352 EUR за тон.
- (2) След междинно преразглеждане, започнало през май 1997 г. по искане на китайски износител, мерките бяха запазени през допълнителен срок от четири години с Регламент (ЕО) № 2722/1999 ⁽³⁾.

- (3) През април 2005 г., след преразглеждане с оглед изтичане на срока на действие на мерките, с Регламент (ЕО) № 639/2005 ⁽⁴⁾ Съветът удължи мерките за допълнителен петгодишен срок.

2. Искане за преразглеждане с оглед изтичане на срока на действие на мерките

- (4) След публикуването на известие за предстоящото изтичане на срока на действие ⁽⁵⁾ на действащите окончателни антидъмпингови мерки на 28 януари 2010 г. Комисията получи искане за започване на преразглеждане с оглед изтичането на срока на посочените мерки в съответствие с член 11, параграф 2 от основния регламент. Искането бе подадено от двама производители от Съюза, Lenzing AG и Tanin Sevnica kemična industrija d.d. („заявителите“), които съставляват съществен дял от производството на фурфуралдехид в Съюза — в конкретния случай повече от 50 %.

- (5) Искането се основаваше на вероятността изтичането на срока на действие на мерките да доведе до продължаване на дъмпинга и до повторение на вредата за промишлеността на Съюза („ПС“).

3. Започване на преразглеждане с оглед изтичане на срока на действие на мерките

- (6) След като установи, че са налице достатъчно доказателства за започване на преразглеждане с оглед изтичане на срока на действие на мерките, и след като се консултира с Консултативния комитет, на 27 април 2010 г. Комисията обяви с известие, публикувано в Официален вестник на Европейския съюз ⁽⁶⁾ („известие за започване на преразглеждане“), че започва преразглеждане с оглед изтичане на срока на действие на мерките в съответствие с член 11, параграф 2 от основния регламент.

⁽¹⁾ ОВ L 343, 22.12.2009 г., стр. 51.

⁽²⁾ ОВ L 15, 21.1.1995 г., стр. 11.

⁽³⁾ ОВ L 328, 22.12.1999 г., стр. 1.

⁽⁴⁾ ОВ L 107, 28.4.2005 г., стр. 1.

⁽⁵⁾ ОВ C 16, 22.1.2010 г., стр. 40.

⁽⁶⁾ ОВ C 107, 27.4.2010 г., стр. 10.

4. Разследване

4.1. Разследван период

- (7) Разследването на това, доколко е вероятно дъмпингът да продължи, обхваща периода от 1 април 2009 г. до 31 март 2010 г. („разследвания период в рамките на преразглеждането“ или „РПП“). Прегледът на тенденциите от значение за оценката на вероятността от повторение на вредата обхваща периода от 1 януари 2007 г. до края на разследвания период в рамките на преразглеждането („разглеждания период“).

4.2. Страни, засегнати от настоящото разследване

- (8) Комисията уведоми официално заявителите, производителите износители в засегнатата държава, вносителите, ползвателите, за които се знае, че са засегнати, както и представителите на разглежданата държава за започването на преразглеждане с оглед изтичане на срока на действие на мерките.
- (9) На заинтересованите страни бе предоставена възможност да изложат мненията си в писмен вид и да поискат да бъдат изслушани в срока, посочен в известието за започване на преразглеждане. На всички заинтересовани страни, които поискаха да бъдат изслушани и доказаха наличието на специални основания да бъдат изслушани, бе дадена такава възможност.

4.3. Представителна извадка

- (10) Предвид очевидно големия брой производители износители в КНР, бе счетено за целесъобразно да се прецени дали следва да се използва представителна извадка в съответствие с член 17 от основния регламент. За да може Комисията да реши дали е необходимо използване на представителна извадка и ако тя е необходима — да направи подбор, горепосочените страни бяха приканени да заявят своя интерес в срок 15 дни от започването на преразглеждането и да предоставят на Комисията посочената в известието за започване на преразглеждане необходима информация. Като се има предвид, че нито един производител износител не предложи съдействието си, не бе необходима представителна извадка.

4.4. Проверка на получената информация

- (11) Комисията изпрати въпросници до всички страни, за които се знаеше, че са засегнати, и до онези, които заявиха своя интерес в срока, посочен в известието за започване на преразглеждане.
- (12) Дватама производители от Съюза, един вносител/ползвател и един производител от държавата аналог (Аржентина) отговориха на въпросника. Нито един от китайските производители износители не оказа съдействие на настоящото разследване.

- (13) Комисията издири и провери цялата информация, която сметна за необходима за определяне на вероятността от продължаване или повторение на дъмпинга и на произтичащата от него вреда, както и на интереса на Съюза. Бяха извършени проверки на място в помещенията на следните заинтересовани страни:

а) производители от Съюза:

— Lenzing AG, („Lenzing“), Австрия

— Tanin Sevnica kemična industrija d.d („Tanin“), Словения

б) несвързан вносител/ползвател:

— International Furan Chemicals BV („IFC“), Ротердам

Б. РАЗГЛЕЖДАН ПРОДУКТ И СХОДЕН ПРОДУКТ

1. Разглеждан продукт

- (14) Продуктът, предмет на настоящото преразглеждане, е същият като продукта в първоначалното разследване и в последвалите преразглеждания, посочени по-горе в съображения 2 и 3, а именно фурфуралдехид с произход от КНР, класиран понастоящем в код по КН 2932 12 00 („разглежданият продукт“). Фурфуралдехидът е познат и под названието „2-фуралдехид“ или „фурфурал“.

- (15) Фурфуралдехидът е светложълта течност с характерна остра миризма, получена при обработката на различни видове селскостопански отпадъци. Фурфуралдехидът има две основни приложения: използва се като селективен разтворител при нефтопреработката за производство на смазочни масла и като суровина за фурфурилов спирт, който се използва за производството на синтетичен каучук за лярски форми.

2. Сходен продукт

- (16) Както при предходните разследвания, така и при настоящото разследване бе потвърдено, че фурфуралдехидът, произвеждан в КНР и изнасян за Европейския съюз, фурфуралдехидът, произвеждан и продаван в държавата аналог (Аржентина), и този, произвеждан и продаван в Съюза от производителите от Съюза, са с еднакви основни физически и химически характеристики и с едно и също основно приложение. Затова те се считат за сходни продукти по смисъла на член 1, параграф 4 от основния регламент.

В. ВЕРОЯТНОСТ ОТ ПРОДЪЛЖАВАНЕ НА ДЪМПИНГА

- (17) В съответствие с член 11, параграф 2 от основния регламент бе проверено дали е вероятно изтичането на срока на действие на съществуващите мерки да доведе до продължаване или повторение на дъмпинга.

1. Общи положения

- (18) От 34-те известни китайски производители износители, с които беше осъществен контакт при започването на преразглеждането, нито един не оказа съдействие на разследването и не предостави информация. Поради това посочените по-долу констатации относно вероятността от продължаване или повторение на дмпинга трябваше да почиват върху наличните факти, по-специално информацията, предоставена от оказалия съдействие вносител/промишлен потребител, на данните от Евростат, на официалната статистика за износа на КНР и на информацията, включена в искането за преразглеждане.

2. Държава аналог

- (19) Тъй като КНР е държава с икономика в преход, в съответствие с разпоредбите в член 2, параграф 7, буква а) от основния регламент нормалната стойност трябваше да бъде определена въз основа на цената или на конструираната стойност в подходяща трета държава с пазарна икономика („държавата аналог“), или на цената, прилагана от държавата аналог към други държави, включително към Съюза, или при невъзможност тези методи да бъдат приложени, въз основа на всеки друг разумен метод, включително въз основа на действително платената или подлежаща на плащане цена в Съюза за сходния продукт, съответно коригирана при необходимост, за да се включи разумен марж на печалба.
- (20) Както при първоначалното разследване, и в известието за започване на преразглеждане Аржентина беше предложена като подходяща държава аналог за целите на определянето на нормалната стойност. След публикуването на известието за започване на преразглеждане не бяха получени никакви коментари относно предложената държава аналог.
- (21) Един производител на фурфуралдехид от Аржентина оказва съдействие на разследването, като отговори на въпросите. Разследването показва, че аржентинският пазар на фурфуралдехид е конкурентоспособен, като близо 90 % от доставките се осигуряват от местното производство, а останалите количества се доставят чрез внос от трети държави. Обемът на аржентинското производство представлява повече от 70 % от обема на китайския износ на разглеждания продукт за Съюза при режима на активно усъвършенстване. По тази причина аржентинският пазар е оценен като достатъчно представителен за целите на определянето на нормалната стойност за КНР.
- (22) Следователно, както и при първоначалното разследване, бе направено заключението, че Аржентина представлява подходяща държава аналог по смисъла на член 2, параграф 7, буква а) от основния регламент.

3. Дмпинг на вноса по време на РПП

3.1. Нормална стойност

- (23) В съответствие с член 2, параграф 7, буква а) от основния регламент нормалната стойност бе определена въз основа

на информацията, предоставена от оказалия съдействие производител от държавата аналог, а именно въз основа на цената, платена или подлежаща на плащане от несвързани купувачи на аржентинския вътрешен пазар, тъй като беше установено, че въпросните продажби са били реализирани при обичайни търговски условия.

- (24) В резултат на това нормалната стойност бе определена като среднопотеглената цена за продажби на вътрешния пазар на оказалия съдействие аржентински производител по отношение на несвързани купувачи.

- (25) На първо място бе определено дали общият обем на продажбите на вътрешния пазар на сходния продукт на независими купувачи е представителен съгласно член 2, параграф 2 от основния регламент, т.е. дали те възлизат на 5 или повече процента от общия обем на продажбите на разглеждания продукт, изнесен за Съюза. Продажбите на вътрешния пазар, осъществени от оказалия съдействие производител в Аржентина, бяха счетени за достатъчно представителни по време на РПП.

- (26) След това Комисията провери дали продажбите на вътрешния пазар на сходния продукт могат да се считат за извършени при обичайни търговски условия по смисъла на член 2, параграф 4 от основния регламент. За целта за сходния продукт, продаван на аржентинския пазар, бе определен делът на рентабилните продажби, осъществени на вътрешния пазар, на независими купувачи по време на РПП. Тъй като всички продажби на сходния продукт по време на РПП са били рентабилни, нормалната стойност бе определена въз основа на среднопотеглената стойност на всички продажби на вътрешния пазар.

3.2. Експортна цена

- (27) Тъй като нито един от китайските износители за Съюза не оказва съдействие на разследването, експортните цени бяха определени въз основа на наличните факти. За най-подходяща основа бе счетена информацията, предоставена от оказалия съдействие вносител, и данните от Евростат във връзка с вноса в Съюза на разглеждания продукт. Въпреки че по-голямата част от този внос е била осъществена при режим на активно усъвършенстване („РАУ“) (китайският фурфуралдехид се преработва във фурфурилов спирт за износ), нищо не даваше основание да се смята, че той не е представлявал разумна основа за определяне на експортните цени.

3.3. Сравнение

- (28) За да може да се направи обективно сравнение между нормалната стойност и експортната цена и в съответствие с член 2, параграф 10 от основния регламент, бяха отчетени, под формата на корекции, някои разлики в областта на транспорта и застраховането, които засягаха цените и съпоставимостта на цените.

3.4. Дъмпингов марж

- (29) В съответствие с член 2, параграф 11 от основния регламент дъмпинговият марж бе установен въз основа на сравнение между среднопретеглената нормална стойност и среднопретеглената стойност на експортните цени на едно и също равнище на търговия. Сравнението показва, че е налице значителен дъмпинг.

4. Развитие на вноса, в случай че мерките бъдат отменени

- (30) В допълнение към анализа за съществуване на дъмпинг по време на РПП бе проучена и вероятността дъмпингът да продължи, в случай че мерките бъдат отменени. Тъй като нито един производител износител от КНР не оказва съдействие на настоящото разследване, изложените подолу заключения се основават на наличните факти в съответствие с член 18 от основния регламент, а именно — информацията, предоставена от оказалия съдействие вносител, данните от Евростат, официалната статистика за износа на КНР и искането за преразглеждане.
- (31) В това отношение бяха анализирани следните елементи: развитието на вноса в Съюза от КНР при РАУ, развитието на износа от Китай за трети държави и свободният капацитет на китайските производители.

4.1. Развитие на вноса от КНР

- (32) Според официалната статистика за износа на КНР общият обем на износа за цял свят на разглеждания продукт с произход от КНР се е увеличил със 117 % по време на разглеждания период. Това увеличение е било поето най-вече от Съединените щати и от пазарите на други трети държави.
- (33) Що се отнася до износа за Съюза, според Евростат и проверени данни за вноса, следва да се отбележи, че по време на РПП 99,9 % от общия обем на вноса в Съюза на разглеждания продукт с произход от КНР са били осъществени при режим на активно усъвършенстване, а останалите 0,1 % са били за свободно обращение. Не е имало внос за свободно обращение през 2007 и 2008 г. За да бъдат данните пълни, вносът за свободно обращение бе включен в общия обем на вноса, но бе счетено, че подробен анализ на развитието на цените на този внос е излишен поради незначителния му обем.
- (34) Обемът на вноса от КНР при РАУ и за свободно обращение е намалял с 67 % от 2007 г. до РПП, което е съвпаднало със свиването на потреблението на пазара на Съюза с 24 %, както е посочено в съображение 45 подолу. Китайският фурфуралдехид, внасян при РАУ, се е преработвал във фурфурилов спирт за износ. Няма информация за това, по какъв начин вносът, предназначен за свободно обращение, е бил използван в Съюза, но

може с основание да се предположи, че ако мерките бъдат отменени, поне част от вноса, който понастоящем се осъществява при РАУ, би могла да се внася за свободно обращение на продукта в този му вид или като краен произведен продукт (фурфурилов спирт), продаван на пазара на Съюза.

- (35) Цената на китайския износ е била различна в зависимост от пазарите в периода от 2007 г. до РПП. В посочения период експортната цена за Съюза рязко е намаляла (с 11 %), докато на другите експортни пазари е било наблюдавано увеличение от близо 10 %. При все това следва да се отбележи, че цените за американския пазар по време на РПП са били почти на същото равнище като тези за Съюза, докато според статистика за износа на КНР износът за други пазари е бил по-скъп с 19 % на тон. Като се има предвид, че разглежданият продукт е силно хомогенен, подобни разлики в цените биха могли да се обяснят единствено с умишлената ценова стратегия на китайските износители, за които цените и печалбите са по-високи на пазари с по-ниска конкуренция, отколкото на пазари като тези на Съюза и на Съединените щати, на които цените са по-ниски. Като се има предвид, че износът за Съюза и за Съединените щати съставлява 46 % от общия обем на китайския износ, това води до заключението, че в случай че митата престанат да се прилагат, ценовата дискриминация може да продължи, за да се задържи дъмпингът поне на пазара на Съюза.

4.2. Свободен капацитет на износителите

- (36) Поради ограничената общодостъпна информация за китайското производство на фурфуралдехид заключенията подолу се основават главно на информацията, съдържаща се в искането за преразглеждане.
- (37) Според искането за преразглеждане с оглед изтичането на срока на действие на мерките китайското производство на фурфуралдехид постоянно се е увеличавало от 1999 г. насам, като през 2009 г. обемът на производството е достигнал близо 320 000 тона. Степента на използване на китайския капацитет се изчислява на около 94 %, което означава, че в КНР съществува неизползван капацитет от около 20 000 тона годишно, т.е. близо половината от общото потребление в Съюза. Понастоящем над 200 предприятия произвеждат фурфуралдехид в КНР, като все по-голям брой от тях се занимават с износ.
- (38) Въз основа на гореизложеното може да се направи заключението, че в случай на отмяна на мерките може да се очаква износът на разглеждания продукт от КНР да влиза на пазара на Съюза извън РАУ в значителни количества, като дъмпингът най-вероятно ще продължи.

5. Заключение относно вероятността от продължаване на дъмпинга

- (39) Като се имат предвид големият производствен капацитет, с който разполага КНР, способността на китайските производители да увеличат бързо обемите на производство и да ги насочат за износ, а така също и цените на този износ, е разумно да се предположи, че отмяната на мерките би довела до възобновяване на износа от КНР за Съюза извън РАУ.
- (40) Сегашните експортни цени при РАУ са освободени от антидъмпингово мито. Поради това може да се счита, че тези цени са показателни за бъдещите равнища на цените в случай на отмяна на мерките. В това отношение бе установено, че китайските експортни цени при РАУ са били дъмпингови и са подбивали цените на производителите от Съюза с 11 % по време на РПП, както е посочено в съображение 69 по-долу.
- (41) Предвид описаните по-горе констатации може да се направи изводът, че износоът от КНР все още е на дъмпингови цени и че съществува вероятност от продължаване на дъмпинга на пазара на Съюза, ако сегашните антидъмпингови мерки престанат да се прилагат.

Г. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ПРОМИШЛЕННОСТТА НА СЪЮЗА

- (42) ПС се състои от две дружества: Lenzing AG (Австрия) и Tanin Sevnica kemična industrija d.d (Словения), които представляват 100 % от производството на разглеждания продукт в Съюза по време на РПП. Двете дружества попълниха въпросниците и изцяло оказаха съдействие на разследването. Въз основа на това двамата производители от Съюза съставляват промишлеността на Съюза по смисъла на член 4, параграф 1 и член 5, параграф 4 от основния регламент. Поради съображения за поверителност данните относно резултатите на ПС са представени само под формата на индекси.
- (43) В сравнение с първоначалното разследване, ПС е претърпяла значителна промяна: Furfural Español S.A., наричан понастоящем Nutrafur, испанският производител, подал първоначалната жалба през 1994 г., е прекратил производството си през октомври 2008 г. Дружеството Nutrafur, което подкрепя настоящото искане за преразглеждане, не е оказало съдействие на настоящата процедура. При все това дружеството Nutrafur продължава да бъде активно на пазара като търговец, купувач разглеждания продукт от бившите си конкуренти в Съюза. Посочените в искането данни за производството на дружеството Nutrafur през 2007 г. и 2008 г. бяха включени в потреблението на пазара на Съюза.

Д. СИТУАЦИЯ НА ПАЗАРА НА СЪЮЗА

1. Потребление на пазара на Съюза

- (44) Потреблението на фурфуралдеhid в Съюза бе установено въз основа на обема на продажбите на ПС на пазара на Съюза (в това число продажбите на Nutrafur, докато все още е произвеждало фурфуралдеhid) плюс вноса при РАУ от КНР и вноса за свободно обращение от други трети държави, въз основа на проверени данни, предоставени от

вносителя International Furan Chemicals BV („IFC“) и от Евростат. Тъй като Евростат не предоставя цялата информация поради съображения за поверителност, предоставените от Евростат данни бяха използвани само за вноса от други трети държави, с изключение на КНР и на Доминиканската република, защото IFC е единственият вносител на фурфуралдеhid с произход от тези две държави.

- (45) На тази основа по време на разглеждания период потреблението на Съюза е намаляло с 24 % — от 48 534 тона през 2007 г. на 36 725 тона по време на РПП.

Таблица 1 — Потребление на Съюза

Година	2007	2008	2009	РПП
Тонове	48 534	45 738	38 175	36 725
Индекс (2007 г. = 100)	100	94	79	76
Промяна за годината		– 6	– 15	– 3

Източник: проверени отговори на въпросника, предоставени от ПС и от IFC, искане за преразглеждане и Евростат.

2. Внос от КНР

2.1. Обети, пазарен дял и цени

- (46) Съгласно китайската статистика за износа по време на РПП само незначително количество от китайския внос е било за свободно обращение (2,5 тона), като по-голямата част от този внос се е осъществявала при РАУ. Обемът на китайския внос при РАУ е намалял от 8 264 тона през 2007 г. на 2 749 тона по време на РПП, т.е. с 67 %. През 2008 г. китайският внос при РАУ е достигнал най-високото си ниво от приблизително 10 000 тона, като през следващите години е намалял. По време на разглеждания период китайският пазарен дял при РАУ е намалял от 17 % на 8 %, т.е. с 9 процентни пункта.
- (47) Китайската цена при РАУ се е понижала с 12 %: от 774 EUR през 2007 г. на 685 EUR по време на РПП.

Таблица 2 — Внос с произход от КНР

Година	2007	2008	2009	РПП
Тонове	8 264	10 002	5 159	2 749
Индекс (2007 г. = 100)	100	121	62	33
Промяна за годината		21	– 59	– 29
Пазарен дял	17 %	22 %	14 %	7 %
Цена (EUR/t)	774	1 014	690	685
Индекс (2007 г. = 100)	100	131	89	88

Източник: проверени отговори на въпросника от страна на IFC.

3. Обем и цени на вноса от други трети държави

- (48) Следва да се отбележи, че както беше установено и при първоначалното разследване, вносът с произход от Доминиканската република е представлявал единствено и само доставки от дружество майка за европейското ѝ дъщерно дружество за производството на фурфурилов спирт. Следователно цените при тези сделки са цени за прехвърляне между свързани дружества и не отразяват реалните пазарни цени. Според Евростат обемът и средните цени на фурфуралдехид, внасян в Съюза от други държави, различни от КНР, са претърпели следното развитие:

Таблица 3 — Внос в Съюза с произход от Доминиканската република

Година	2007	2008	2009	РПП
Тонове	32 003	27 662	24 996	25 959
Индекс (2007 г. = 100)	100	86	78	81
Промяна за годината		- 14	- 8	3
Пазарен дял	66 %	60 %	65 %	71 %
Цена (EUR/тон)	809	982	582	670
Индекс (2007 г. = 100)	100	121	72	83

Таблица 4 — Внос в Съюза с произход от други трети държави

Година	2007	2008	2009	РПП
Тонове	1 687	1 583	1 226	1 158
Индекс (2007 г. = 100)	100	94	73	69
Промяна за годината		- 6	- 21	- 4
Пазарен дял	3 %	3 %	3 %	3 %
Цена (EUR/t)	800	997	632	621
Индекс (2007 г. = 100)	100	125	79	78

- (49) По време на разглеждания период обемът на вноса на фурфуралдехид с произход от Доминиканската република и от всички други трети държави е намалял значително — със съответно 19 и 31 %. Намалението на вноса с произход от Доминиканската република въпреки това позволи увеличаване на пазарния дял от 66 на 71 %. Целият този внос обаче е бил включен в производството на фурфурилов спирт, осъществявано от европейското дъщерно дружество на производителя от Доминиканската република. Следователно цените на тези сделки са били цени за прехвърляне между свързани дружества и може и да не отразяват реалните пазарни цени.

3.1. Обем и цени на износа, осъществяван от КНР за други трети държави

- (50) По време на разглеждания период обемът на износа се е увеличил със 105 % (което се равнява на приблизително 9 % от общия обем на продажбите на Съюза по време на

РПП). Следва да се отбележи, че продажбите за износ на ПС към други трети държави са се осъществявали на ниски цени по време на РПП. Това може да бъде обяснено с конкуренцията на големи количества на ниски цени с китайския фурфуралдехид в други трети държави.

Таблица 5 — Обем и цени на износа, осъществяван от ПС за други трети държави

Година	2007	2008	2009	РПП
Количества — индекс (2007 г. = 100)	100	136	211	205
Промяна за годината		36	75	- 6
Цени — индекс (2007 г. = 100)	100	114	88	82
Промяна за годината		14	- 26	- 6

4. Икономическо състояние на ПС

- (51) Икономическото състояние на ПС, а именно на двете дружества — Lenzing и Tanin, е анализирано по-долу.

4.1. Производство

- (52) Общият обем на производството на разглеждания продукт от ПС се е увеличил с 14 % по време на разглеждания период.

Таблица 6 — Производство на Съюза

Година	2007	2008	2009	РПП
Индекс (2007 г. = 100)	100	109	114	114
Промяна за годината		9	5	0

Източник: проверени отговори на въпросника от страна на производителите от Съюза.

4.2. Производствен капацитет и използване на капацитета

- (53) Общият производствен капацитет на ПС се е запазил непроменен по време на разглеждания период. Използването на капацитета на ПС се е увеличило с 12 процентни пункта — от 85 на 97 %, което означава, че производството се е осъществявало при почти пълен капацитет.

Таблица 7 — Капацитет на Съюза

Година	2007	2008	2009	РПП
Индекс (2007 г. = 100)	100	100	100	100
Използване на капацитета	85 %	92 %	96 %	97 %

Източник: проверени отговори на въпросника от страна на производителите от Съюза.

4.3. Ниво на складовите наличности

- (54) Таблицата по-долу показва, че нивото на складовите наличности на ПС се е увеличило с 26 % по време на разглеждания период. Това увеличение е било особено значително между 2007 и 2008 г.— период, през който складовите наличности са се увеличили със 193 %.

Таблица 8 — Складови наличности

Година	2007	2008	2009	РПП
Индекс (2007 г. = 100)	100	293	165	126
Промяна за годината		193	– 128	– 40

Източник: проверени отговори на въпросника от страна на производителите от Съюза.

4.4. Обем на продажбите и пазарен дял

- (55) Обемът на продажбите от страна на ПС на несвързани купувачи на пазара на Съюза се е увеличил с 13 % по време на РПП. Вследствие на увеличението на продажбите пазарният дял на ПС се е увеличил с 5 процентни пункта по време на разглеждания период.

Таблица 9 — Обем на продажбите и дял на пазара на Съюза

Година	2007	2008	2009	РПП
Индекс (2007 г. = 100)	100	100	112	113
Пазарен дял	10—20 %	10—20 %	14—24 %	15—25 %

Източник: проверени отговори на въпросника от страна на производителите от Съюза.

4.5. Средни продажни цени

- (56) По време на разглеждания период средната продажна цена на ПС на пазара на Съюза е намаляла с 1 %. През 2008 г. средната продажна цена е достигнала най-високото си ниво, като се е увеличила с 11 %, след което обаче през следващата година бързо е намаляла. Лекото намаление на продажните цени трябва да се разглежда в контекста на увеличаването с 5 % на себестойността на единица продукция, което ПС не е могла да отчете.

Таблица 10 — Средни продажни цени в Съюза

Година	2007	2008	2009	РПП
Индекс (2007 г. = 100)	100	111	98	99
Промяна за годината		11	– 13	1

Източник: проверени отговори на въпросника от страна на производителите от Съюза.

4.6. Средна себестойност на производството

- (57) По време на разглеждания период средната себестойност на производството (ССП) се е увеличила с 5 %, най-вече поради нарастването на заетостта и следователно увеличаването и на общите разходи за труд.

Таблица 11 — Средна себестойност на производството

Година	2007	2008	2009	РПП
Индекс (2007 г. = 100)	100	105	105	105
Промяна за годината		5	0	0

Източник: проверени отговори на въпросника от страна на производителите от Съюза.

4.7. Рентабилност и паричен поток

- (58) Печалбите, осъществени от ПС, са намалели значително по време на разглеждания период, а заедно с тях и паричният поток, който е намалял с 56 %. Това се обяснява с натиска върху продажните цени, независимо от увеличението както на производството, така и на продажбите.

Таблица 12 — Рентабилност и паричен поток

Година	2007	2008	2009	РПП
Индекс за рентабилността (2007 г. = 100)	100	175	– 7	– 4
Промяна за годината		75	– 182	3
Индекс за паричния поток (2007 г. = 100)	100	144	49	44
Промяна за годината		44	– 95	– 5

Източник: проверени отговори на въпросника от страна на производителите от Съюза.

4.8. Инвестиции, възвръщаемост на инвестициите и способност за привличане на капитали

- (59) Инвестициите са отбелязали спад с 95 % между 2007 г. и РПП. Възвръщаемостта на инвестициите, изразена в печалби/загуби за разглеждания продукт по отношение на нетната балансова стойност на инвестициите, е намаляла значително по време на разглеждания период, следвайки тенденцията при инвестициите. Поради влошаването на рентабилността и на паричния поток способността на заявителите да привличат капитали значително се е влошила по време на разглеждания период. Това влошаване ясно се вижда на ниво инвестиции на заявителите, при които се наблюдава спад с 95 % по време на разглеждания период.

Таблица 13 — Инвестиции и възвръщаемост на инвестициите

Година	2007	2008	2009	РПП
Индекс за инвестициите (2007 г. = 100)	100	61	2	5
Промяна за годината		– 39	– 59	3
Индекс за възвръщаемостта на инвестициите (2007=100)	100	196	– 7	– 4
Промяна за годината		96	– 203	3

Източник: проверени отговори на въпросника от страна на производителите от Съюза.

4.9. Заетост и производителност

- (60) Нивото на заетостта в рамките на ПС по време на разглеждания период се е увеличило с 8 %. Производителността, измерена като произведена продукция в тонове на заето лице, се е увеличила с 6 %. Общите разходи за труд обаче са се увеличили с 16 % по време на разглеждания период.

Таблица 14 — Заетост и производителност

Година	2007	2008	2009	РПП
Индекс за заетостта	100	109	109	108
Индекс за производителността (тонове/заети лица)	100	100	105	106
Индекс за разходите за труд	100	114	115	116

Източник: проверени отговори на въпросника от страна на производителите от Съюза.

4.10. Размер на дъмпинговия марж

- (61) Като се имат предвид обемът, пазарният дял и цените на дъмпинговия внос от КНР, въздействието на действителния дъмпингов марж върху ПС не може да се смята за незначително.

4.11. Възстановяване от последиците от дъмпингов внос

- (62) Както се вижда от положителното развитие на повечето от изброените по-горе показатели, по време на разглеждания период финансовото състояние на ПС частично се е възстановило от вредните последици от дъмпинговия внос с произход от КНР.

4.12. Растеж

- (63) Въпреки че потреблението на Съюза е намаляло с 24 % по време на разглеждания период, за същия период производството, обемът на продажбите и пазарният дял на ПС са се увеличили. Едновременно с това обемът и пазарният дял на вноса от КНР са намалели. Въпреки това промишлеността на Съюза е успяла само донякъде да се възползва от мерките, тъй като натискът, оказван от китайска страна върху продажните цени, не ѝ е позволил нито да реализира печалби, нито да достигне заплануваната печалба.

5. Заключение относно икономическото състояние на ПС

- (64) Фурфуралдехид с произход от Доминиканската република не може да бъде намерен на свободния пазар на Съюза. Поради този факт нищо не дава основание да се твърди, че този внос е допринесъл за нестабилното положение на ПС. Що се отнася до вноса от други трети държави, обемът на този внос е намалял значително до такова ниво, че дори и да се продава на много ниски цени, въздействието му не може да се счита за значително.
- (65) Мерките, наложени срещу КНР, са се отразили положително върху икономическото състояние на ПС, тъй

като при повечето от показателите за вреда се наблюдава положително развитие, а именно производството, обемът на продажбите и стойността на продажбите са се увеличили. Въпреки спада в потреблението ПС е успяла да повиши пазарния си дял. Рентабилността обаче значително се е понижила по време на РПП. ПС не е била в състояние да достигне заплануваната печалба, изчислена на 5 % в предварителното разследване, за да може да осигури развитието си. В този смисъл се прави заключението, че на ПС е била нанесена съществена вреда по смисъла на член 3, параграф 5 от основния регламент и че финансовото ѝ състояние продължава да е уязвимо.

Е. ВЕРОЯТНОСТ ОТ ПОВТОРЕНИЕ НА ВРЕДАТА

- (66) В съображения 39 и 40 по-горе се прави заключението, че изтичането на срока на действие на мерките най-вероятно би довело до съществено увеличаване на дъмпинговия износ от КНР за Съюза.
- (67) Както бе посочено по-горе, китайските производители са в състояние да пренасочат голяма част от износа си към пазара на Съюза, в случай че мерките бъдат отменени. Според искането за преразглеждане китайският производствен капацитет е достигнал 320 000 тона през 2009 г., като свободният капацитет е поне 20 000 тона. Освен това изглежда, че другите пазари за износ, като Япония, Тайланд и САЩ, не биха били в състояние да поемат този свободен капацитет, поради което той най-вероятно ще бъде насочен към пазара на Съюза.
- (68) Що се отнася до цените, статистиката за износа на КНР сочи, че цената на разглеждания продукт за САЩ е била близка до цената, на която той се е изнасял за Съюза при РАУ. Катийските цени за другите пазари за износ са били по-високи.
- (69) Въпреки това, като се има предвид, че китайските цени подбиват цените на ПС с 11 %, в случай че се допусне прекратяване на мерките, е много вероятно китайските износители да продължат да действат по същия начин, за да могат да си възвърнат изгубения пазарен дял. Такова поведение, придружено със способността им да доставят значителни количества от разглеждания продукт на пазара на Съюза, би имало силно отрицателно въздействие върху ПС, и по-специално върху рентабилността ѝ.

- (70) Предвид гореизложеното бе направено заключението, че по всяка вероятност отмяната на мерките би довела до повторение на вредата в резултат на дъмпинговия внос с произход от КНР.

Ж. ИНТЕРЕС НА СЪЮЗА

1. Предварителна бележка

- (71) В съответствие с член 21 от основния регламент бе проучен въпросът, дали запазването на съществуващите антидъмпингови мерки не би било в противоречие с интереса на Съюза като цяло.

- (72) Определянето на интереса на Съюза се основава на оценка на всички засегнати интереси, т.е. тези на ПС, на вносителите/търговците, както и на ползвателите и доставчиците на разглеждания продукт.
- (73) При предходните разследвания бе счетено, че приемането на мерки не е в противоречие с интереса на Съюза. Освен това настоящото разследване представлява преразглеждане с оглед изтичане на срока на действие на мерките, което означава, че се анализира ситуация, в която са налице действащи антидъмпингови мерки.
- (74) На тази основа бе проучено дали въпреки заключението, според което съществува вероятност от продължаване на дъмпинга и от повторение на вредата, съществуват наложителни причини, които биха довели до заключението, че в този конкретен случай не е в интерес на Съюза мерките да се запазят.

2. Интерес на ПС

- (75) ПС доказва, че е жизнеспособна промишленост, в състояние да се приспособява към променящите се пазарни условия. Това бе потвърдено по-специално от положителното развитие на производството и на продажбите в контекста на намаляване на потреблението в Съюза. Поради огромния натиск върху продажните цени обаче рентабилността не е могла да отбележи същата положителна тенденция на развитие.
- (76) Предвид съществуващия свободен капацитет за производство на фурфуралдехид в КНР, както и предвид факта, че другите пазари за износ (като Япония, Тайланд и САЩ) не са в състояние да поемат този свободен капацитет, в случай че бъде допуснато прекратяване на мерките, китайските износители по всяка вероятност ще се опитат да си възвърнат изгубения пазарен дял, като продължат да упражняват дъмпинг на пазара на Съюза.
- (77) Следователно ако антидъмпинговите мерки не бъдат продължени, състоянието на ПС по всяка вероятност значително ще се влоши поради китайския износ на ниски дъмпингови цени, както бе обяснено в съображения 65—68.

3. Интерес на вносителите

- (78) Само един вносител в Съюза оказва съдействие на процедурата: IFC — дружество, което се намира в Нидерландия и е притежавано от производител на фурфуралдехид в Доминиканската република. IFC е единственият активен вносител на фурфуралдехид в Съюза, тъй като няколко други дружества само внасят разглеждания продукт от време на време. IFC е основният участник на пазара на Съюза на фурфуралдехид (и на фурфурилов спирт), тъй като това дружество представлява близо 80 % от потреблението в Съюза. IFC внася от Доминиканската република, от КНР при РАУ, както и от други трети държави. Освен това IFC е основният клиент на ПС, като изкупува приблизително 32 % от общия обем на продажбите ѝ. Закупеният фурфуралдехид след това се

преработва във фурфурилов спирт от TFC — свързано с IFC дружество, което се намира в Geel, Белгия.

- (79) Този вносител е относително неутрален по отношение на процедурата, тъй като, от една страна, би искал да има достъп до китайския фурфуралдехид без каквито и да било ограничения, както и без обременяване от спазването на митническите изисквания за РАУ, а от друга страна, би искал ПС да се съхрани, за да може да си набавя разглеждания продукт в кратки срокове. Освен това продължаването на мерките отстранява конкурентите на вноса от дружеството майка, което произвежда в Доминиканската република, и заздравява солидните позиции на групата както на пазара на фурфуралдехид, така и на пазара на фурфурилов спирт (в това число при РАУ) в Съюза.

4. Интерес на ползвателите

- (80) Комисията изпрати въпросници на 27 промишлени потребители на фурфуралдехид. Само трима ползватели оказаха съдействие при процедурата, като те обаче не си доставят фурфуралдехид от КНР, а го купуват директно от ПС. За тези ползватели значението на фурфуралдехид за работата им — рафиниране на масла или производство на смазочни масла — е незначително. Поради това те не се чувстват особено засегнати от антидъмпинговите мерки.

5. Заключение относно интереса на Съюза

- (81) Предвид изложеното по-горе се стигна до заключението, че няма наложителни причини настоящите антидъмпингови мерки да не бъдат запазени.

3. АНТИДЪМПИНГОВИ МЕРКИ

- (82) Всички страни бяха информирани за основните факти и съображения, на които се основаваше намерението да се препоръча запазването на съществуващите мерки. На тези страни бе предоставен също срок, в който те имаха възможност да представят коментарите си вследствие на това разглашаване. Представените относими коментари бяха анализирани, но не доведоха до промяна на основните факти и съображения, въз основа на които беше взето решението антидъмпинговите мерки да бъдат запазени.
- (83) От гореизложеното следва, че, както е предвидено в член 11, параграф 2 от основния регламент, антидъмпинговите мерки, наложени с Регламент (ЕО) № 639/2005 върху вноса на фурфуралдехид с произход от КНР, следва да бъдат запазени. Тези мерки са под формата на специфично мито.
- (84) Като се има предвид обаче, че това специфично мито е било установено въз основа на констатациите на първоначалното разследване през 1995 г. и никога след това не е било променяно, бе счетено за целесъобразно да се направи преценка дали нивото на митото все още съответства на обстоятелствата. Във връзка с това Комисията ще разгледа възможността служебно да започне процедура по междинно преразглеждане в съответствие с член 11, параграф 3 от основния регламент,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

1. Налага се окончателно антидъмпингово мито върху вноса на 2-фуралдехид (наричан още „фурфуралдехид“ или „фурфурал“), класиран понастоящем в код по КН 2932 12 00, с произход от Китайската народна република.

2. Размерът на прилаганото мито е 352 EUR на тон.

3. Когато стоките са били повредени преди въвеждането им в свободно обращение и поради това действително платената или подлежаща на плащане цена се намалява съответно с цел определяне на митническата стойност съгласно член 145 от

Регламент (ЕО) № 2454/93 на Комисията от 2 юли 1993 г. за определяне на разпоредби за прилагане на Регламент (ЕИО) № 2913/92 на Съвета за създаване на Митнически кодекс на Общността ⁽¹⁾, размерът на антидъмпинговото мито, изчислен въз основа на параграф 2 от настоящия член, се намалява с процент, който съответства на намаляването на действително платената или подлежаща на плащане цена.

4. Освен ако не е предвидено друго, се прилагат действащите разпоредби относно митата.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила в деня след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 4 май 2011 година.

За Съвета
Председател
MARTONYI J.

⁽¹⁾ ОВ L 253, 11.10.1993 г., стр. 1.

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 454/2011 НА КОМИСИЯТА

от 5 май 2011 година

относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“ на трансевропейската железопътна система

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността ⁽¹⁾, и по-специално член 6, параграф 1 от нея,

като има предвид, че:

- (1) Съгласно член 2, буква д) от Директива 2008/57/ЕО железопътната система се подразделя на структурни и функционални подсистеми. За всяка една от подсистемите следва да бъде разработена техническа спецификация за оперативна съвместимост (наричана по-долу „ТСОС“).
- (2) С Решение С(2006) 124 окончателен от 9 февруари 2007 г. Комисията даде мандат на Европейската железопътна агенция (Агенцията) за разработване на технически спецификации за оперативна съвместимост съгласно Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2001 г. относно оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система ⁽²⁾. Съгласно условията на посочения мандат от Агенцията се изискваше да изготви проект за ТСОС, отнасяща се до телематични приложения за пътниците. Тя представи препоръка на 31 май 2010 г. Тази препоръка следва да бъде допълнена от допълнителна препоръка съгласно мандат от Комисията, която да обхване тарифите, продажбата на билети и резервацията за вътрешни пътувания. При подготовката на своята препоръка Агенцията следва да вземе предвид развитието в съответната държава и техническите новости при продажбата на билети и интермодалността.
- (3) Техническите спецификации за оперативна съвместимост са спецификации, които се приемат в съответствие с Директива 2008/57/ЕО. ТСОС в приложението обхваща подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“ с цел да бъдат изпълнени съществени изисквания и да се гарантира оперативната съвместимост на железопътната система.

- (4) Смята се, че ефикасната взаимовръзка между информационните и комуникационните системи на различните управители на инфраструктура и железопътни предприятия е от съществено значение — особено за предоставянето на актуална информация и на билетни услуги на пътниците.
- (5) Целта на настоящата ТСОС е да се определят процедури и интерфейси между всички видове участници за предоставяне на информация и издаване на билети на пътниците чрез широко разпространени технологии. Тя следва да обхваща информационния обмен за следните аспекти: системи, предоставящи информация на пътниците преди пътуването и по време на него, системи за резервация и заплащане, управление на багажа, издаване на билети на гише, чрез автомати за продаване на билети, във влака, по телефона, интернет или друга широко разпространена информационна технология и управление на връзките между влаковете и с други видове транспорт.
- (6) Информацията, предоставяна на пътниците, следва да бъде достъпна в съответствие с изискванията на Решение 2008/164/ЕО на Комисията от 21 декември 2007 г. относно техническата спецификация на оперативна съвместимост, свързана с лица с намалена подвижност (ЛНП) в Трансевропейската конвенционална и високоскоростна железопътна система ⁽³⁾.
- (7) Разпоредбите на настоящата ТСОС следва да не решават решения, взети от държавите-членки съгласно член 2 от Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета ⁽⁴⁾.
- (8) Необходими са подробни спецификации, за да се гарантира, че настоящият регламент може да бъде прилаган. Тези спецификации определят системата за информационен обмен, основаваща се на общи компоненти и на взаимовръзката между информационните и комуникационните системи на съответните участници. Освен това е необходимо и описание на управлението за разработването, внедряването и експлоатацията на тази система, както и генерален план за разработването и внедряването на системата. Тези документи ще бъдат изготвени на началния етап на осъществяване. Следователно ще се наложи ТСОС да бъде изменена на по-късен етап, за да се вземат предвид тези документи (подробни спецификации, описание на управлението и генерален план).

⁽¹⁾ ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1.⁽²⁾ ОВ L 110, 20.4.2001 г., стр. 1.⁽³⁾ ОВ L 64, 7.3.2008 г., стр. 72.⁽⁴⁾ ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 14.

- (9) В съответствие с член 5, параграф 8 от Директива 2008/57/ЕО публикуваните от агенцията технически документи, посочени в настоящия регламент, следва да бъдат считани за приложения към TCOC и следва да станат задължителни от момента, в който TCOC стане приложима.
- (10) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета, създаден съгласно член 29, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

1. Техническата спецификация за оперативна съвместимост (наричана по-долу „TCOC“) по член 6, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО, отнасяща се до елемента „Приложения за пътнически услуги“ на подсистемата „Телематични приложения“ на трансевропейската железопътна система, е изложена в приложение I.

2. TCOC се прилага за елемента „Приложения за пътнически услуги“ на подсистемата „Телематични приложения“ съгласно определението в точка 2.5 от приложение II към Директива 2008/57/ЕО.

3. По отношение на услугите за железопътен превоз на пътници, осъществявани от или за трети държави, изискванията на настоящата TCOC се спазват, при условие че е налична информация от участниците извън ЕС, освен ако двустранни споразумения осигуряват съвместим с TCOC информационен обмен.

Член 2

Настоящата TCOC се въвежда на три етапа:

- първи етап, на който се изготвят подробни спецификации по отношение на информационните технологии (ИТ спецификации), описание на управлението и генерален план (етап едно),
- втори етап, на който се разработва системата за информационен обмен (етап две), и
- заключителен етап за внедряване на системата за информационен обмен (етап три).

Член 3

1. Европейската железопътна агенция публикува на своя уебсайт техническите документи, изброени в приложение III, и своевременно ги актуализира. Тя трябва да въведе процес на управление на промените в техническите документи съгласно

посоченото в точка 7.5.2 от приложение I. Тя докладва на Комисията относно напредъка по въпросните документи. Комисията съответно информира държавите-членки чрез комитета, създаден съгласно член 29 от Директива 2008/57/ЕО.

2. Европейската железопътна агенция публикува на своя уебсайт справочните файлове, посочени в точка 4.2.19 от приложение I, и своевременно ги актуализира. Тя въвежда процес на управление на промените в тези файлове. Тя докладва на Комисията относно напредъка по въпросните документи. Комисията съответно информира държавите-членки чрез комитета, създаден съгласно член 29 от Директива 2008/57/ЕО.

3. Европейската железопътна агенция представя до 31 март 2012 г. своята препоръка по отворените въпроси, изброени в приложение II към настоящия регламент.

Член 4

Железопътните предприятия, управителите на инфраструктури, управителите на гари, продавачите на билети и Агенцията подпомагат работата на първия етап съгласно посоченото в точка 7.2 от приложение I, като предоставят оперативна и техническа информация и експертни познания.

Член 5

Представителните органи от железопътния сектор на европейско ниво по член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 881/2004 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾ разработват заедно с представител на продавачите на билети и представител на европейските пътници подробни ИТ спецификации, описание на управлението и генерален план съгласно раздел 7 от приложение I и ги представят на Комисията не по-късно от една година след публикуването на настоящия регламент в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 6

Държавите-членки гарантират, че железопътните предприятия, управителите на инфраструктури, управителите на гари и продавачите на билети са информирани за настоящия регламент.

Член 7

Настоящият регламент се изменя, като се вземат предвид резултатите от първия етап съгласно описаното в точка 7.2 от приложение I.

⁽¹⁾ ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 1.

Член 8

Настоящият регламент влиза в сила в деня след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 5 май 2011 година.

За Комисията
Председател
José Manuel BARROSO

ПРИЛОЖЕНИЕ I

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1. Техническа област на приложение

Настоящата техническа спецификация за оперативна съвместимост (наричана по-долу „ТСОС“) се отнася до елемента „Приложения за пътнически услуги“ на подсистемата „Телематични приложения“ на трансевропейската железопътна система съгласно член 6, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО. Тя спада към функционалните области, посочени в списъка в приложение II към Директива 2008/57/ЕО.

1.2. Географска област на приложение

Географската област на приложение на настоящата ТСОС е трансевропейската железопътна система съгласно посоченото в член 2, буква а) от Директива 2008/57/ЕО.

1.3. Съдържание на настоящата ТСОС

Съдържанието на настоящата ТСОС е в съответствие с член 5 от Директива 2008/57/ЕО.

Настоящата ТСОС включва също, в глава 4, специфичните за техническата и географската област на приложение правила за експлоатация и поддръжане.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЕ НА ПОДСИСТЕМАТА/ОБЛАСТТА НА ПРИЛОЖЕНИЕ

2.1. Подсистема

Настоящата ТСОС обхваща:

- а) функционалната подсистема „Телематични приложения за пътнически услуги“;
- б) частта от подсистемата „Поддръжка“, свързана с телематичните приложения за пътнически услуги (например методи за използване, управление, актуализиране и поддръжка на бази от данни, софтуер и протоколи за предаване на данни и др.).

Тя включва предоставянето на информация по следните аспекти:

- а) системи, предоставящи информация на пътниците преди пътуването и по време на него;
- б) системи за резервация и заплащане;
- в) управление на багажа;
- г) издаване на билети на гише, чрез автомати за продаване на билети, по телефона, интернет или друга широко разпространена информационна технология, както и във влака;
- д) управление на връзките между влаковете и с други видове транспорт.

2.1.1. Предоставяне на информация на пътниците преди пътуването и по време на него

В приложение II към Регламент (ЕО) № 1371/2007 относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт, се посочва минималната информация, която задължително се предоставя на пътниците от железопътните предприятия и/или от продавачите на билети.

2.1.2. Системи за резервация и заплащане

Ще се обменя информация между системите за резервация и заплащане и разплащателните системи на различните продавачи на билети и железопътни предприятия, за да се позволи на пътника да заплати билетите, резервациите и добавките за избраните от него пътувания и услуги.

2.1.3. Управление на багажа

На пътника ще се предоставя информация относно процедурите за подаване на жалби в случай на загубване на регистриран багаж по време на пътуването. Освен това на пътниците ще се предоставя информация относно изпращането или получаването на регистриран багаж.

- 2.1.4. Издаване на билети на гише, чрез автомати за продаване на билети, по телефона, интернет или друга широко разпространена информационна технология, както и във влака

Ще се обменя информация между железопътните предприятия и продавачите на билети, за да могат последните да издават, ако са налични, билети, директни билети и добавки, както и да правят резервации.

- 2.1.5. Управление на връзките между влаковете и с други видове транспорт

Предлага се стандарт за предоставянето и обмена на информация с други видове транспорт.

3. СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ

3.1. Съответствие със съществените изисквания

В съответствие с член 4, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО трансевропейската железопътна система, нейните подсистеми и съставни елементи на оперативната съвместимост трябва да удовлетворяват съществените изисквания, изложени най-общо в приложение III към директивата.

В рамките на настоящата ТСОС изпълнението на съответните съществени изисквания, посочени в глава 3 от настоящата ТСОС, ще се гарантира за подсистемата чрез съответствие със спецификациите, описани в глава 4 „Описание на подсистемата“.

3.2. Аспекти, свързани с изискванията от общ характер

Значението на изискванията от общ характер за подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“ е определено, както следва:

3.2.1. Безопасност

Свързаните с безопасността съществени изисквания, които се отнасят за подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“ са, както следва: съществени изисквания 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4 и 1.1.5 от приложение III към Директива 2008/57/ЕО. Тези съществени изисквания не се отнасят до подсистемата „Телематични приложения“.

3.2.2. Надеждност и наличност

На съществено изискване 1.2 от приложение III към Директива 2008/57/ЕО се отговаря със следните точки:

— точка 4.2.19 Различни справочни файлове и бази от данни,

— точка 4.2.21 Свързване в мрежа и комуникация.

3.2.3. Здравеопазване

Съществени изисквания 1.3.1 и 1.3.2 от приложение III към Директива 2008/57/ЕО не се отнасят до подсистемата „Телематични приложения“.

3.2.4. Опазване на околната среда

Съществени изисквания 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 и 1.4.5 от приложение III към Директива 2008/57/ЕО не се отнасят до подсистемата „Телематични приложения“.

3.2.5. Техническа съвместимост

Съществено изискване 1.5 от приложение III към Директива 2008/57/ЕО не се отнася до подсистемата „Телематични приложения“.

3.3. Специфични аспекти на подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“

Значението на изискванията от общ характер за подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“ е определено, както следва:

3.3.1. Техническа съвместимост

На съществено изискване 2.7.1 от приложение III към Директива 2008/57/ЕО се отговаря най-вече със следните точки:

— точка 4.2.19 Различни справочни файлове и бази от данни,

— точка 4.2.21 Свързване в мрежа и комуникация.

3.3.2. Надеждност и наличност

На съществено изискване 2.7.2 от приложение III към Директива 2008/57/ЕО се отговаря най-вече със следните точки:

— точка 4.2.19 Различни справочни файлове и бази от данни,

— точка 4.2.21 Свързване в мрежа и комуникация.

Това съществено изискване, и по-специално използваният метод за гарантиране на ефикасността на въпросните телематични приложения и качеството на услугата, представлява обаче основата на цялата ТСОС, а не се ограничава само до упоменатите по-горе точки.

3.3.3. Здравеопазване

По отношение на съществено изискване 2.7.3 от приложение III към Директива 2008/57/ЕО настоящата ТСОС не определя допълнителни изисквания към съществуващото законодателство на национално и европейско равнище спрямо минималните изисквания за ергономия и здравна защита на интерфейса между тези телематични приложения и потребителите.

3.3.4. Безопасност

На съществено изискване 2.7.4 от приложение III към Директива 2008/57/ЕО се отговаря със следните точки:

— точка 4.2.19 Различни справочни файлове и бази от данни,

— точка 4.2.21 Свързване в мрежа и комуникация.

4. ОПИСАНИЕ НА ПОДСИСТЕМАТА

4.1. Въведение

Като се вземат предвид всички приложими съществени изисквания, подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“ се характеризира със следните основни параметри, които са описани в следващите точки.

4.2. Функционални и технически спецификации на подсистемата

4.2.1. Обмен на данни за разписанието

Този основен параметър определя как железопътните предприятия трябва да осъществяват обмена на данни за разписанието.

Този основен параметър гарантира, че разписанията, съдържащи данни по определените по-долу елементи, се предоставят на други железопътни предприятия, трети страни и публични органи. Този основен параметър гарантира освен това предоставянето от всяко железопътно предприятие на точни и актуални данни за разписанието.

Разпоредбите във връзка с този основен параметър се прилагат към пътническите услуги на железопътните предприятия.

Този основен параметър подлежи на следния процес:

4.2.1.1. Железопътното предприятие предоставя данните за своето собствено разписание на други железопътни предприятия и на трети страни

Железопътното предприятие предоставя всички данни за своето разписание, за което железопътното предприятие отговаря като единствен или съвместен превозвач и което се отнася до транспортни услуги, предлагани на населението срещу заплащане, като гарантира достъпа на всички железопътни предприятия, трети страни и публични органи до тези данни. Железопътното предприятие гарантира, че данните за разписанието са точни и актуални. Данните за разписанието се предоставят минимум още дванадесет месеца след изтичането на срока на тяхната валидност.

Когато железопътно предприятие осъществява транспортна услуга съвместно с други превозвачи, железопътното предприятие гарантира заедно с всички други съвместни превозвачи, че неговата част от разписанието е точна и актуална.

Съдържанието на разписанието трябва да включва следните основни данни:

- основни принципи за влакови варианти,
- представяне на влаковете,
- различни възможни начини за представяне на дните на пътуване,
- категория на влака/вид услуга,
- връзки между транспортни услуги,
- групи от вагони в състава на влаковете,
- качаване към, откачване от,
- преки връзки (до),
- директни връзки (промяна на номера на услугата),
- подробности за транспортните услуги,
- престои с ограничения в движението,
- нощни влакове,
- прекосяване на часови зони,
- подробности за режима на ценообразуване и резервацията,
- доставчик на информация,
- доставчик на резервации,
- сервизни съоръжения,
- достъпност на влака (вкл. планирана наличност на места за сядане с предимство, пространства за инвалидни колички, универсални спални купета — вж. TCOC „Лица с намалена подвижност“ (PRM TSI), точка 4.2.4) — вж. точка 4.2.6.1,
- допълнителни услуги,
- връзки с други транспортни услуги — съответни времена,
- списък на гарите.

Годишното разписание за транспортните услуги, за които отговаря само едно железопътно предприятие, трябва да се предоставя поне два месеца преди влизането в сила на въпросното разписание. Разписанието за останалите транспортни услуги трябва да бъде предоставено от железопътното предприятие във възможно най-кратък срок.

Железопътното предприятие съобщава за промени в годишното разписание чрез публикуване на съответна актуализация поне седем дни преди тяхното настъпване. Това задължение се прилага само за промени, които са известни на железопътното предприятие седем или повече дни преди настъпването им.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие с технически документ(и):

— Б.4 (вж. приложение III).

4.2.2. Обмен на данни за тарифите

Този основен параметър определя как железопътните предприятия трябва да осъществяват обмена на тарифни данни.

Този основен параметър гарантира, че тарифните данни в определения по-долу формат се предоставят на други железопътни предприятия или на трети страни, упълномощени да извършват продажби.

Разпоредбите във връзка с този основен параметър се прилагат към всички тарифи за пътнически превози на железопътното предприятие за вътрешни и международни пътувания, както и за продажби в чужбина.

Този основен параметър подлежи на следния процес:

4.2.2.1. Железопътното предприятие предоставя своите собствени тарифи на други железопътни предприятия, оторизирани публични органи и трети страни, упълномощени да продават

Железопътното предприятие предоставя всички свои тарифи (включително таблици с цените на билетите), като гарантира достъп до тях на други железопътни предприятия и на трети страни, упълномощени от него да извършват продажби съгласно споразумения за дистрибуция, както и на оторизирани публични органи. Железопътното предприятие гарантира, че тарифните данни са точни и актуални.

Когато дадено железопътно предприятие осъществява транспортна услуга съвместно с други превозвачи, железопътното предприятие гарантира заедно с всички други съвместни превозвачи, че тарифните данни са точни и актуални.

Основното съдържание на тарифните данни, отнасящи се за международни пътувания или за продажби в чужбина, е съгласно посоченото в приложение IV.

Тарифните данни, отнасящи се за международни пътувания или продажби в чужбина, се предоставят на други железопътни предприятия и трети страни, упълномощени да извършват продажби съгласно споразумения за дистрибуция, както и на оторизирани публични органи поне толкова време предварително, колкото е предвидено в приложение IV.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие по отношение на данните за тарифи, предназначени за международни или чуждестранни продажби, с технически документ(и):

— Б.1 (вж. приложение III),

— Б.2 (вж. приложение III),

— Б.3 (вж. приложение III).

Тарифните данни, отнасящи се за вътрешни пътувания, се предоставят на други железопътни предприятия и трети страни, упълномощени да извършват продажби, както и на оторизирани публични органи поне толкова време предварително, колкото е предвидено за тарифните данни, отнасящи се за международни пътувания или за продажби в чужбина.

Горепосоченият процес и използваната за него информация спрямо тарифните данни, отнасящи се за вътрешни пътувания, трябва да са в съответствие с техническия(те) документ(и), подлежащ(и) на разработване от Агенцията (вж. приложение II).

4.2.3. Третиране на информация с контактни данни на железопътното предприятие

Този основен параметър определя как железопътното предприятие да предоставя информация относно своя уебсайт, от който клиентите могат да получават точна информация.

Разпоредбите във връзка с този основен параметър се прилагат към всички железопътни предприятия.

Този основен параметър подлежи на следния процес:

4.2.3.1. Железопътното предприятие предоставя набор от данни за установяване на контакт с него

Железопътното предприятие предоставя на другите железопътни предприятия, Агенцията, трети страни и публични органи набор от данни, който включва името му като превозвач, кода му като превозвач и адреса на неговия уебсайт. Официалният уебсайт, посочен в този основен параметър, трябва да е машинно четим и да е в съответствие с насоките за достъпност на уебсъдържанието. Ако дадено железопътно предприятие има съвместна стопанска единица с друг/и железопътно/и предприятие/я, наименованието на съвместната стопанска единица, кода като превозвач и адреса на официалния уебсайт трябва да бъдат предоставени на другите железопътни предприятия.

Когато железопътно предприятие предоставя информация за своето разписание на други железопътни предприятия съгласно точка 4.2.1.1, то гарантира, че името на превозвача в разписанието съответства на името на превозвача във въпросния набор от данни. При настъпване на промени железопътното предприятие актуализира съдържанието на набора от данни във възможно най-кратък срок.

4.2.4. Третиране на информацията относно условията на превоз

Този основен параметър определя как железопътните предприятия трябва да третират информацията относно условията на превоз.

Този основен параметър гарантира, че условията на превоз са посочени в официалния уебсайт на железопътното предприятие.

Разпоредбите във връзка с този основен параметър се прилагат към пътническите услуги на железопътните предприятия.

Този основен параметър води до следния процес:

4.2.4.1. Железопътното предприятие публикува информацията относно условията на превоз

Железопътното предприятие трябва да публикува информацията относно:

- общите условия за превоз на пътниците в железопътния транспорт (GCC-CIV/PRR),
- своите собствени условия за превоз,
- линк към текста на Регламент (ЕО) № 1371/2007 относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт,
- приеманите платежни средства,
- условия на продажба и на обслужване след продажба, по-специално за подмяната на билети и за възстановяване на стойността им,
- процедури за подаване на жалби,

поне на своя официален уебсайт. Този уебсайт трябва да е в съответствие с насоките за достъпност на уебсъдържанието, които отчитат нуждите на лица със слухови и/или зрителни увреждания.

Този процес трябва да се осъществи за първоначалното публикуване не по-късно от шест месеца след влизането в сила на настоящата ТСОС. Промени в посочената информация трябва да се публикуват поне 6 дни преди тяхното влизане в сила. Железопътното предприятие изготвя списък на клаузите, които са изменени спрямо предишната версия. При всеки такъв случай железопътното предприятие запазва предишната версия на тази информация на своя официален уебсайт.

4.2.5. Третиране на информацията относно превоза на регистриран багаж

Този основен параметър определя как железопътното предприятие да гарантира предоставянето на информация за превоза на регистриран багаж, ако тази услуга се предлага от железопътното предприятие. Ако услугата не се предлага, железопътното предприятие трябва да предостави информация, че услугата не се предлага.

Този основен параметър гарантира, че пътникът разполага с информацията относно третирането на регистриран багаж.

Този основен параметър води до следния процес:

4.2.5.1. Железопътното предприятие публикува условията за третирането на регистриран багаж

Железопътното предприятие публикува на вниманието на пътниците условията за превоз на регистриран багаж, когато железопътното предприятие предлага такъв превоз. Когато услугата не се предлага, железопътното предприятие трябва да публикува информация за това. Тази информация се публикува поне на официалния уебсайт на железопътното предприятие. Този уебсайт трябва да е в съответствие с насоките за достъпност на уебсъдържанието, които отчитат нуждите на лица със слухови и/или зрителни увреждания.

Този процес трябва да се осъществи за първоначалното публикуване не по-късно от шест месеца след влизането в сила на настоящата ТСОС. Промени в посочената информация трябва да се публикуват поне 6 дни преди тяхното влизане в сила. Железопътното предприятие изготвя списък на клаузите, които са изменени спрямо предишната версия. При всеки такъв случай железопътното предприятие запазва предишната версия на тази информация на своя официален уебсайт.

4.2.6. Третиране на информация относно превоза и оказването на помощ на лица с намалена подвижност (ЛНП)

Този основен параметър определя как железопътното предприятие, продавачът на билети и/или управителят на гарата трябва да гарантират предоставянето на информация относно превоза и оказването на помощ на ЛНП.

Този основен параметър гарантира, че пътникът разполага с информация относно превоза и оказването на помощ на ЛНП. Ако железопътното предприятие използва информационни и комуникационни технологии (ИКТ) за изпращане на запитване относно наличността на помощ за ЛНП и заявка за такава помощ, системата, към която е отправена заявката, трябва поне да е в състояние да обработва съобщения съгласно протокола, посочен в технически документ Б.10 (вж. приложение III). Освен това системата трябва да издава номер за потвърждение на резервацията за оказване на помощ — това е от съществено значение, за да се даде на клиента/пътника гаранция и сигурност, че помощта ще бъде предоставена, и да се въведе отчетност и отговорност за оказването на помощ. Тези съобщения съдържат цялата необходима информация, за да може железопътното предприятие, продавачът на билети и/или управителят на гарата да издаде на ЛНП номер за потвърждение на резервацията за оказване на помощ (за всяко заминаване и пристигане за всяко едно пътуване).

Разпоредбите във връзка с този основен параметър се прилагат, както следва: третирането на информация относно превоза на ЛНП се прилага спрямо пътническите услуги на железопътното предприятие. Разпоредбите на този основен параметър относно заявката/потвърждението в електронна форма се прилагат, ако съществува споразумение между заявяващата страна и страната адресат.

Този основен параметър води до следните процеси:

4.2.6.1. Железопътното предприятие публикува информация относно достъпността на железопътните услуги и относно условията за достъп до подвижния състав

Железопътното предприятие трябва да публикува следната информация:

- видове/номера на влаковете и/или номер на линиите (ако не се обявява публично влаков номер), за които са налице улеснения за ЛНП,
- видове и минимални количества улеснения за ЛНП във въпросните влакове (като например място за инвалидна количка, легло за ЛНП, тоалетна за ЛНП, запазени места за сядане на ЛНП) при нормални експлоатационни условия,
- методите за заявяване на помощ за качване във влака и слизане от него (включително срок за предварително уведомяване за ЛНП, адрес, адрес за електронна поща, работно време и телефонен номер на бюрата за оказване на помощ на ЛНП) съгласно член 24 от Регламента относно правата на пътниците,
- максимално разрешени размери и тегло на инвалидната количка (включително теглото на ЛНП),
- условията за превоз на придружаващите лица и/или животни,
- условията за достъп до сградата и пероните на гарата, включително дали гарата е класифицирана като достъпна за ЛНП и дали тя има персонал за оказване на помощ на ЛНП,

поне на своя официален уебсайт. Този уебсайт трябва да е в съответствие с насоките за достъпност на уебсървърите, които отчитат нуждите на лица със слухови и/или зрителни увреждания.

Този процес трябва да се осъществи за първоначалното публикуване не по-късно от шест месеца след влизането в сила на настоящата ТСОС. Промени в посочената информация трябва да се публикуват поне 6 дни преди тяхното влизане в сила. Железопътното предприятие изготвя списък на клаузите, които са изменени спрямо предишната версия. При всеки такъв случай железопътното предприятие запазва предишната версия на тази информация на своя официален уебсайт.

4.2.6.2. Железопътното предприятие или продавачът на билети изпраща до съответната(ите) система(и) запитване относно наличността на помощ за ЛНП и заявка за такава помощ

Ако железопътното предприятие или продавачът на билети използва ИКТ за изпращане на запитване относно наличността на помощ за ЛНП и заявка за такава помощ, това запитване/заявка трябва да отговаря на съответните разпоредби.

Предпоставка за резервацията на помощ за ЛНП е съществуването на търговско споразумение между участващите превозвач(и) и дистрибутор(и). Това споразумение може да включва такси, технически стандарти и стандарти за безопасност, специфични ограничения по отношение на влакове, начални/крайни гари, тарифи, канали за продажба и др.

При условие че съществува споразумение между участващите страни, заявяващата система за дистрибуция изпраща на другата система запитване относно наличността на определен вид помощ за ЛНП и заявка за такава помощ.

Основните видове запитвания/заявки са:

- запитване относно наличността,
- заявка за резервация,
- заявка за частична отмяна,
- заявка за пълна отмяна.

Този процес се извършва по искане на клиент, предадено на системата на железопътното предприятие или на продавача на билети.

Елементите на данните и информационното съдържание на съобщението, използвано за изпълнение на задълженията, трябва да са в съответствие:

- или с елементите, определени в технически документ Б.10 (вж. приложение III), в който случай всички системи, до които е адресирано запитването/заявката, трябва да са в състояние да го/я разберат и да отговорят,
- или с другояче определени стандарти, в който случай системата адресат трябва да е в състояние да разбере запитването/заявката и да отговори само ако съществува конкретно споразумение със системата, изпращаща запитването/заявката.

4.2.6.3. Системата адресат изпраща отговор за наличността/резервацията на помощ за ЛНП

Ако железопътното предприятие използва ИКТ за изпращане на отговор относно наличността на помощ за ЛНП и резервация на такава помощ, то трябва да спазва условията на настоящия процес.

Ако заявка за резервация на помощ за ЛНП е била правилно формулирана съгласно описания по-горе процес, системата адресат трябва да изпрати на системата, изпращаща заявката, отговор за наличността/резервацията на искания вид помощ.

Основните видове отговори на заявки за резервация са:

- отговор относно наличността,
- потвърждение на заявка за резервация,

— потвърждение на заявка за частична отмяна,

— потвърждение на заявка за пълна отмяна,

— отрицателен отговор.

Този процес се извършва в отговор на получена от системата заявка, изпратена съгласно описания по-горе процес.

Елементите на данните и информационното съдържание на съобщението, използвано за изпълнение на задълженията, трябва да са в съответствие:

— или с елементите, определени в технически документ Б.10 (вж. приложение III),

— или с другояче определени стандарти,

съгласно протокола, използван от системата, изпращаща запитването/заявката.

4.2.7. Третиране на информация относно превоза на велосипеди

Този основен параметър определя как железопътните предприятия трябва да осигуряват предоставянето на информация относно превоза на велосипеди.

Този основен параметър гарантира, че пътникът разполага с информация относно превоза на велосипеди. Предоставящата система трябва да е в състояние да борава поне със съобщения съгласно протокола, посочен в технически документ Б.5 (вж. приложение III).

Разпоредбите във връзка с този основен параметър се прилагат, както следва: третирането на информация относно превоза на велосипеди се прилага спрямо пътническите услуги на железопътното предприятие, когато се предлага превоз на велосипеди. Разпоредбите на този основен параметър относно заявката/потвърждението в електронна форма се прилагат, ако съществува споразумение между заявяващата страна и приемащата страна за предоставянето на услуги, по силата на което такъв превоз може да бъде резервиран или подлежи на задължителна резервация.

Този основен параметър подлежи на следните процеси:

4.2.7.1. Железопътното предприятие публикува условията за третирането на велосипеди

Железопътното предприятие публикува на вниманието на пътниците условията за превоз на велосипеди, когато железопътното предприятие предлага такъв превоз. Тази информация се публикува поне на официалния уебсайт на железопътното предприятие. Този уебсайт трябва да е в съответствие с насоките за достъпност на уебсъдържанието, които отчитат нуждите на лица със слухови и/или зрителни увреждания. Тези условия трябва да включват поне:

— видове/номера на влаковете и/или номер на линиите (ако не се обявява публично влаков номер), за които е наличен превоз на велосипеди,

— конкретни времена/периоди, в които е разрешен превозът на велосипеди,

— цените за превоза на велосипеди,

— дали е възможна или се изисква специална резервация на място за съхранение на велосипеда във влака (включително срок за предварително уведомяване за велосипеда, работно време, адрес за електронна поща и/или телефон).

Първоначалното публикуване на тези условия трябва да се осъществи не по-късно от шест месеца след влизането в сила на настоящата ТСОС. Промени в посочената информация трябва да се публикуват поне шест дни преди тяхното влизане в сила. Железопътното предприятие изготвя списък на клаузите, които са изменени спрямо предишната версия. Във всички случаи железопътното предприятие запазва предишната версия на тази информация на своя официален уебсайт.

4.2.7.2. Железопътното предприятие или продавачът на билети изпраща до предоставящата резервации система запитване относно наличността на превоз на велосипеди и заявка за такъв превоз

Предпоставка за резервацията е съществуването на търговско споразумение между участващите превозвач/и и дистрибутор/и. Това споразумение може да включва такси, технически стандарти и стандарти за безопасност, специфични ограничения по отношение на влакове, начални/крайни гари, тарифи, канали за продажба и др.

Ако железопътното предприятие или продавачът на билети използва ИКТ за изпращане на запитване относно наличността на превоз на велосипеди и заявка за такъв превоз, това запитване/заявка трябва да отговаря на изискванията на настоящия процес.

При условие че съществува споразумение между участващите страни, заявяващата система за дистрибуция изпраща на предоставящата система запитване относно наличността на посочения превоз на велосипеди и заявка за резервация на такъв превоз за съответния влак.

Основните видове заявки за резервация са:

- запитване относно наличността,
- заявка за резервация,
- заявка за частична отмяна,
- заявка за пълна отмяна.

Този процес се извършва по искане на клиент, изпратено на системата за дистрибуция на железопътното предприятие.

Елементите на данните и информационното съдържание на съобщението, използвано за изпълнение на задълженията, трябва да са в съответствие:

- или с определенията в технически документ Б.5 (вж. приложение III), в който случай всички предоставящи системи трябва да са в състояние да разберат запитването/заявката и да отговорят,
- или с другояче определени стандарти, в който случай предоставящата система трябва да е в състояние да разбере запитването/заявката и да отговори само ако е било сключено конкретно споразумение със системата за дистрибуция, изпращаща запитването/заявката.

4.2.7.3. Предоставящата резервации система изпраща отговор относно наличността на превоз на велосипеди и за резервация на такъв превоз

Ако железопътното предприятие използва ИКТ за изпращане на отговор относно наличността на превоз на велосипеди и за резервация на такъв превоз, то трябва да спазва съответните указания на настоящия процес.

Ако заявка за резервация на места за велосипеди е била правилно формулирана съгласно описания по-горе процес, предоставящата система трябва да изпрати на системата за дистрибуция, изпращаща заявката, отговор за наличността/резервацията за искания влак.

Основните видове отговори на заявки за резервация са:

- отговор относно наличността,
- потвърждение на заявката за резервация,
- потвърждение на заявка за частична отмяна,
- потвърждение на заявка за пълна отмяна,
- отрицателен отговор.

Този процес се извършва в отговор на заявка, постъпила в предоставящата система съгласно описания по-горе процес.

Елементите на данните и информационното съдържание на съобщението, използвано за изпълнение на задълженията, трябва да са в съответствие:

— или с информацията, съдържаща се в технически документ Б.5 (вж. приложение III),

— или с другояче определени стандарти,

съгласно протокола, използван от системата, изпращаща запитването/заявката.

4.2.8. Третиране на информация относно превоза на автомобили

Този основен параметър определя как железопътното предприятие да гарантира предоставянето на информация за превоза на автомобили/мотоциклети (по-долу думата „автомобили“ включва и мотоциклети), ако тази услуга се предлага от железопътното предприятие.

Този основен параметър гарантира, че пътникът разполага с информация относно превоза на автомобили. Предоставящата система трябва да е в състояние да борава поне със съобщения съгласно протокола, посочен в технически документ Б.5 (вж. приложение III).

Разпоредбите във връзка с този основен параметър се прилагат, както следва: третирането на информация относно превоза на автомобили се прилага спрямо пътничските услуги на железопътното предприятие, когато се предлага превоз на автомобили. Разпоредбите на този основен параметър относно заявката/потвърждението в електронна форма се прилагат, ако съществува споразумение за услуги между заявяващата страна и предоставящата страна, по силата на което такъв превоз може да бъде резервиран или подлежи на задължителна резервация.

Този основен параметър се прилага, както следва:

4.2.8.1. Железопътното предприятие публикува условията за третирането на автомобили

Железопътното предприятие съобщава на пътниците условията за превоз на автомобили, когато тази услуга се предлага от железопътното предприятие. Тази информация се публикува поне на официалния уебсайт на железопътното предприятие. Този уебсайт трябва да е в съответствие с насоките за достъпност на уебсъдържанието, които отчитат нуждите на лица със слухови и/или зрителни увреждания.

Тези условия трябва да включват поне:

— видове/номера на влаковете, за които е наличен превозът на автомобили,

— конкретни времена/периоди, за които е наличен превозът на автомобили,

— стандартните такси за превоза на автомобили (включително таксите за настаняване на пътници, когато се предлага такова от железопътното предприятие),

— конкретен адрес и време за товарене на автомобилите на влака,

— конкретен адрес и време на пристигане на влака в гарата на местоназначение,

— размери, тегло и други ограничения за превоза на автомобили.

Първоначалното публикуване на тези условия трябва да се осъществи не по-късно от шест месеца след влизането в сила на настоящата ТСОС. Промени в посочената информация трябва да се публикуват поне шест дни преди тяхното влизане в сила. Железопътното предприятие изготвя списък на клаузите, които са изменени. При всеки такъв случай железопътното предприятие запазва предишната версия на тази информация на своя официален уебсайт.

4.2.8.2. Железопътното предприятие или продавачът на билети изпраща до системата за резервации запитване относно наличността на превоз на автомобили и заявка за такъв превоз

Предпоставка за резервацията е съществуването на търговско споразумение между участващите превозвач/и и дистрибутор/и. Това споразумение може да включва такси, технически стандарти и стандарти за безопасност, специфични ограничения по отношение на влакове, начални/крайни гари, тарифи, канали за продажба и др.

Ако железопътното предприятие или продавачът на билети използва ИКТ за изпращане на запитване относно наличността на превоз на автомобили и заявка за такъв превоз, това запитване/заявка трябва да отговаря на разпоредбите за настоящия процес.

При условие че съществува споразумение между участващите страни, заявяващата система за дистрибуция изпраща на предоставящата система запитвания относно наличността на посочения превоз на автомобили и заявки за резервация на такъв превоз за съответния влак.

Основните видове заявки за резервация са:

- запитване относно наличността,
- заявка за резервация,
- заявка за частична отмяна,
- заявка за пълна отмяна.

Този процес се извършва по искане на клиент, предадено на системата за дистрибуция на железопътното предприятие.

Елементите на данните и информационното съдържание на съобщението, използвано за изпълнение на задълженията, трябва да са в съответствие:

- или с елементите, определени в технически документ Б.5 (вж. приложение III), в който случай всички предоставящи системи трябва да са в състояние да разберат запитването/заявката и да отговорят,
- или с другояче определени стандарти, в който случай предоставящата система трябва да е в състояние да разбере запитването/заявката и да отговори само ако съществува конкретно споразумение със системата за дистрибуция, изпращаща запитването/заявката.

4.2.8.3. Предоставящата резервации система изпраща отговор относно наличността на превоз на автомобили и за резервация на такъв превоз

Ако железопътното предприятие използва ИКТ за изпращане на отговор относно наличността на превоз на автомобили и за резервация на такъв превоз, то трябва да спазва предвидените правила по отношение на настоящия процес.

Ако заявка за резервация на превоз на автомобили е била правилно формулирана съгласно описания по-горе процес, предоставящата система трябва да изпрати на системата за дистрибуция, изпращаща заявката, отговор за наличността/резервацията за искания влак.

Основните видове отговори на заявки за резервация са:

- отговор относно наличността,
- потвърждение на заявката за резервация,
- потвърждение на заявка за частична отмяна,
- потвърждение на заявка за пълна отмяна,
- отрицателен отговор.

Този процес се извършва в отговор на заявка, постъпила в предоставящата система съгласно описания по-горе процес.

Елементите на данните и информационното съдържание на съобщението, използвано за изпълнение на задълженията, трябва да са в съответствие:

— или с елементите, определени в технически документ Б.5 (вж. приложение III),

— или с другояче определени стандарти,

съгласно протокола, използван от системата за дистрибуция, изпращаща запитването/заявката.

4.2.9. Третиране на информация относно наличност/резервация

Този основен параметър определя начина, по който железопътното предприятие борава с резервациите за настаняване на пътници. Всичките различни видове настаняване на пътниците (като например седалки, кушет места, спални места, места за сядане с предимство, пространства за инвалидни колички, универсални спални купета (вж. ТСОС „Лица с намалена подвижност“ (PRM TSI), точка 4.2.4) ще бъдат наричани по-долу „места“, освен ако не е необходима по-конкретна информация. Резервациите за превоз на велосипеди или автомобили и за оказване на помощ на ЛНП са описани в отделни основни параметри в отделни глави.

Резервацията на места може да се отнася само до настаняването, в допълнение към договора за превоз, или може да е част от комбинирана сделка, включваща както настаняването, така и договора за превоз.

Този основен параметър гарантира, че издаващото и предоставящото железопътни предприятия си обменят съответна информация относно наличността и резервацията. Предоставящата система трябва да е в състояние да борава поне със съобщения съгласно протокола, посочен в технически документ Б.5 (вж. приложение III).

Разпоредбите на този основен параметър се прилагат, ако съществува споразумение между заявяващата страна и предоставящата страна по отношение на услугите, които могат да бъдат резервирани или подлежат на задължителна резервация.

Този основен параметър включва следните процеси:

4.2.9.1. Железопътното предприятие или продавачът на билети изпраща до предоставящата резервации система запитване/заявка относно наличността/резервацията

Предпоставка за резервацията е съществуването на търговско споразумение между участващите превозвач/и и дистрибутор/и. Това споразумение може да включва такси, технически стандарти и стандарти за безопасност, специфични ограничения по отношение на влакове, начални/крайни гари, тарифи, канали за продажба и др.

При условие че съществува споразумение между участващите страни, заявяващата система за дистрибуция изпраща на предоставящата система запитване/заявка относно наличността/резервацията на определен вид настаняване за съответния влак.

Основните видове заявки за резервация са:

— запитване относно наличността,

— заявка за резервация,

— заявка за частична отмяна,

— заявка за пълна отмяна.

Този процес се извършва по искане на клиент, предадено на системата за дистрибуция на железопътното предприятие.

Елементите на данните и информационното съдържание на съобщението, използвано за изпълнение на задълженията, трябва да са в съответствие:

- или с елементите, определени в технически документ Б.5 (вж. приложение III), в който случай всички предоставящи системи трябва да са в състояние да разберат запитването/заявката и да отговорят,
- или с другояче определени стандарти, в който случай предоставящата система трябва да е в състояние да разбере запитването/заявката и да отговори само ако съществува конкретно споразумение със системата за дистрибуция, изпращаща запитването/заявката.

4.2.9.2. Предоставящата резервации система изпраща отговор относно наличността/резервацията

Ако заявка за резервация на места е била правилно формулирана съгласно описания по-горе процес, предоставящата система трябва да изпрати на системата за дистрибуция, изпращаща заявката, отговор за наличността/резервацията за искания влак.

Основните видове отговори на заявки за резервация са:

- отговор относно наличността,
- потвърждение на заявката за резервация,
- потвърждение на заявка за частична отмяна,
- потвърждение на заявка за пълна отмяна,
- предложение за замяна,
- отрицателен отговор.

Този процес се извършва в отговор на заявка, постъпила в предоставящата система съгласно описания по-горе процес.

Елементите на данните и информационното съдържание на съобщението, използвано за изпълнение на задълженията, трябва да са в съответствие:

- или с елементите, определени в технически документ Б.5 (вж. приложение III),
- или с другояче определени стандарти,

съгласно протокола, използван от системата за дистрибуция, изпращаща запитването/заявката.

4.2.10. Третиране на защитните елементи за дистрибуцията на продукти

Този основен параметър определя начина, по който предоставящото железопътно предприятие трябва да генерира защитните елементи за дистрибуцията на своите продукти.

Този основен параметър трябва да гарантира, че железопътните предприятия и пътниците получават своевременно от предоставящото железопътно предприятие свързаните със сигурността сведения и справки, необходими за различните видове билети.

Този основен параметър води до следните процеси:

4.2.10.1. Предоставящата система създава защитен елемент с оглед на електронно доставяне

Ако железопътното предприятие издава билети/резервации съгласно Единните правила за договора за международен железопътен превоз на пътници (CIV), персоналят на бюро/агенцията/търговеца на дребно за железопътни билети или системата за дистрибуция на железопътното предприятие генерира защитната информация, която трябва да се вмъкне в билета/резервацията.

Този процес трябва да осъществи веднага след успешното изпращане на данни за състоянието на резервацията и за сделката за продажба до системата за дистрибуция на съответните железопътни предприятия.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие със:

— стандарта за третиране на защитните елементи за дистрибуцията на продукти, който се разработва понастоящем. Следователно това е отворен въпрос и фигурира в списъка в приложение II.

4.2.10.2. Предоставящата система създава за железопътното предприятие референтен номер на досието с оглед на електронно доставяне

Ако железопътното предприятие издава билети/резервации съгласно CIV, персоналът на бюрото/агенцията/търговеца на дребно за железопътни билети или системата за дистрибуция на железопътното предприятие генерира референтен номер на досието за извличане на билета/резервацията и въвежда цялата информация относно билета в своята собствена система за дистрибуция.

Този процес трябва да се осъществи веднага след успешното изпращане на данни за състоянието на резервацията и за сделката за продажба до системата за дистрибуция на съответните железопътни предприятия.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие със:

— стандарта за третиране на защитните елементи за дистрибуцията на продукти, който се разработва понастоящем. Следователно това е отворен въпрос и фигурира в списъка в приложение II.

4.2.10.3. Предоставящата система създава за пътника референтен номер на досието с оглед на електронно доставяне

Ако железопътното предприятие издава билети/резервации съгласно CIV, персоналът на бюрото/агенцията/търговеца на дребно за железопътни билети или системата за дистрибуция на железопътното предприятие генерира референтен номер на досието и го въвежда в билета/резервацията.

Този процес трябва да се осъществи веднага след успешното изпращане на данни за състоянието на резервацията и за сделката за продажба до системата за дистрибуция на съответните железопътни предприятия.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие със:

— стандарта за третиране на защитните елементи за дистрибуцията на продукти, който се разработва понастоящем. Следователно това е отворен въпрос и фигурира в списъка в приложение II.

4.2.11. *Доставяне на продукта на клиента след неговото закупуване (изпълнение)*

Този основен параметър определя всички възможни методи за пряко и непряко изпълнение, които са обвързани с билета и/или резервацията и с вида на информационния носител (например хартия).

Този основен параметър трябва да гарантира, че продавачът на билети издава билети съгласно стандартите, осигуряващи оперативната съвместимост между железопътните предприятия. За целите на издаването на билети за международни пътувания и за продажби в чужбина железопътните предприятия трябва да използват поне един от видовете изпълнение, изброени в точка 4.2.11.1 „Изпълнение — пряко — за международни пътувания и за продажби в чужбина“ и в точка 4.2.11.2 „Изпълнение — непряко — за международни пътувания и за продажби в чужбина“.

Разпоредбите във връзка с този основен параметър се прилагат поне по отношение на тарифите за международни пътувания и за продажби в чужбина.

4.2.11.1. Изпълнение — пряко — за международни пътувания и за продажби в чужбина

Този процес е алтернатива на процеса 4.2.11.2 „Изпълнение — непряко — за международни пътувания и за продажби в чужбина“

Железопътните предприятия трябва да признават поне билети съгласно определението в технически документ Б.6 (вж. приложение III), освен ако билетът не е подходящ за предприетото пътуване или железопътното предприятие има основателни причини да се усъмнява в измама, или билетът не се използва в съответствие с условията за превоз съгласно точка 4.2.4.

Основните видове издавани билети са посочени в технически документ Б.6 от приложение III:

- билет и резервация,
- само билет,
- само резервация,
- добавки,
- преминаване в по-горна категория,
- промяна на маршрута,
- бордна карта,
- специални билети във връзка с национални железопътни карти,
- групов билет,
- международни железопътни карти от различни видове,
- купон за придружавано превозно средство,
- издаван за компенсация ваучер за пътуване.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие с технически документ(и):

- Б.6 (вж. приложение III).

4.2.11.2. Изпълнение — непряко — за международни пътувания и за продажби в чужбина

Този процес трябва да е алтернатива на процеса 4.2.11.1 „Изпълнение — пряко — за международни пътувания и за продажби в чужбина“.

Ако железопътното предприятие извършва продажби, като използва непряко изпълнение по един от долупосочените методи, то трябва да спазва следните стандарти:

- електронно доставяне в съответствие с Единните правила за договора за международен железопътен превоз на пътници (CIV) (т.нар. Ticket On Departure — „билет на заминаване“),
- метода Manifest On List („манифест по списък“) за електронен билет в съответствие с CIV,
- билет формат А4 в съответствие с CIV за доставяне по електронната поща;

Основните видове издадени билети трябва да са:

- отворен билет (само пътуване),
- отворен билет + резервация (пътуване и резервация),
- отворен билет + добавка (пътуване и добавка),
- отворен билет + резервация + добавка (пътуване, резервация и добавка),
- билет за общата цена (пътуване и резервация).

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие със следния(те) технически документ(и):

- Б.6 (вж. приложение III),
- Б.7 (вж. приложение III),
- разработвания понастоящем стандарт за европейски „билет на заминаване“ (Ticket On Departure) и за европейски „манифест по списък“ (Manifest On List). Следователно това е отворен въпрос и фигурира в списъка в приложение II.

4.2.11.3. Изпълнение — пряко — продажби вътре в страната

Това е отворен въпрос (вж. приложение II).

4.2.11.4. Изпълнение — непряко — продажби вътре в страната

Това е отворен въпрос (вж. приложение II).

4.2.12. Третиране на предоставянето на информация в зоната на железопътната гара

Този основен параметър определя как управителят на гарата трябва да предоставя на клиентите информация в зоната на гарата относно движението на влаковете.

Разпоредбите се прилагат само ако е осъществено обновяване, значително модернизиране или инсталиране на нови системи за гласови съобщения и/или визуално показване.

Разпоредбите във връзка с този основен параметър се прилагат поне по отношение на гарите, на които спират влакове, извършващи международен превоз.

Този основен параметър води до следните процеси:

4.2.12.1. Управителят на гарата информира клиентите в гарата

Управителят на гарата трябва да предоставя на клиентите в гарата следната информация относно заминаването на влаковете:

- вид и/или номер на влака,
- гара/гари на местоназначение,
- и ако е уместно, междинни гари, на които спира влакът,
- перон или коловоз,
- време на заминаване съгласно разписанието.

В случай на отклонение от тази информация за заминаващи влакове управителите на гари трябва да предоставят в гарите поне следната информация за влаковете:

- вид и/или номер на влака,
- гара/гари на местоназначение,
- време на заминаване съгласно разписанието,
- отклонението от разписанието.

По отношение на информацията за пристигащите влакове на крайна гара, управителят на съответната гара трябва да предоставя поне следната информация:

- начална(и) гара(и), откъдето пристига влакът,
- време на пристигане на крайната гара,
- вид и/или номер на влака,
- перон или коловоз, на който пристига влакът.

В случай на отклонение за пристигащите влакове на крайна гара, управителят на съответната гара трябва да предоставя поне следната информация за тези влакове:

- вид и/или номер на влака,
- начална(и) гара(и),
- време на пристигане съгласно разписанието,
- отклонението от разписанието.

Отклоненията от разписанието включват:

- закъснения поради технически причини,
- промяна на перона или коловоза,
- пълна или частична отмяна на влака,
- промяна на маршрута на влака.

Управителят на гарата взема решение съгласно споразуменията с железопътните предприятия и/или с управителите на инфраструктурата:

- относно вида на информационната система (с визуализация и/или с гласови съобщения),
- кога да се предостави информацията,
- относно мястото в гарата, където да бъде инсталирана информационната система.

В съответствие с договорно споразумение информацията относно отклоненията се предоставя своевременно на управителя на гарата от железопътните предприятия и/или управителите на инфраструктурата.

4.2.13. Третиране на предоставянето на информация в зоната на превозните средства

Този основен параметър определя как железопътното предприятие трябва да предоставя информация относно движението на влаковете в зоната на превозните средства.

Разпоредбите се прилагат за обновен или модернизиран подвижен състав, ако са инсталирани информационни системи (за гласови съобщения и/или с дисплеи) или те са обнови.

Разпоредбите във връзка с този основен параметър се прилагат поне за всички влакове, извършващи международен превоз.

Този основен параметър подлежи на следните процеси:

4.2.13.1. Железопътното предприятие информира пътниците във влака

Железопътните предприятия информират пътниците във влака:

- в началната гара на заминаване или в основните междинни гари, на които спира влакът, за:
- вида и/или номера на влака,
- крайното(ите) местоназначение(я),
- ако е уместно, междинните гари, на които спира влакът,
- закъсненията поради технически причини,
- причините за закъснението, ако са известни,

преди пристигането на всички междинни гари, на които спира влакът, за:

- следващата спирка (име на гарата),

преди пристигането на важна междинна гара, на която спира влакът, и на крайната гара на местоназначение за:

- следващата спирка (име на гарата),
- планираното време на пристигане,
- очакваното време на пристигане и/или друга информация за закъснение,
- следващите основни транспортни връзки (по усмотрение на железопътното предприятие).

Железопътното предприятие взема решение:

- относно вида на информационната система (с визуализация и/или с гласови съобщения),
- кога да се предостави информацията,
- относно мястото във влака, където да бъдат инсталирани информационни устройства.

4.2.14. Подготовка на влака

Този основен параметър определя начина, по който железопътното предприятие трябва да информира управителя на инфраструктурата, че влакът е готов за достъп до мрежата, след като са изпълнени задачите по заминаване на влака, определени в ТСОС „Експлоатация“, точка 4.2.3.3, или когато е променен номерът на влака.

Разпоредбите във връзка с този основен параметър се прилагат към всички влакове на железопътното предприятие.

Този основен параметър води до следните процеси:

4.2.14.1. Съобщение „Влак готов“ за всички влакове

Железопътното предприятие трябва да изпрати на управителя на инфраструктурата съобщение „Влак готов“ всеки път, когато даден влак е готов за достъп до мрежата за първи път, освен ако съгласно националните правила управителят на инфраструктурата приема разписанието като съобщение „Влак готов“. Във втория случай железопътното предприятие трябва да информира колкото е възможно по-скоро управителя на инфраструктурата и, ако е приложимо, управителя на гарата, ако влакът не е готов.

Съобщенията трябва да съдържат поне:

- номера на влака и/или на маршрута,
- указанието „Влак готов“, което означава, че подготовката на влака е завършена и той е готов да се движи.

Други сведения, като:

- началната точка на заминаване по маршрута и времето, за което е заявен маршрутът,
- крайната точка на маршрута и предвиденото време на пристигане на предложения влак в неговото местоназначение,

могат да бъдат предадени в същото съобщение.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие поне със съобщението „Влак готов“ съгласно технически документ(и):

- Б.30 (вж. приложение III).

Освен това за същата цел могат да бъдат използвани други съществуващи стандарти, ако участващите страни са сключили конкретно споразумение, разрешаващо използването на тези стандарти.

4.2.15. *Информация и прогноза за движението на влака*

Този основен параметър определя предоставянето на информация и прогноза за движението на влаковете. Той трябва да предпише как да се поддържа диалогът между управителя на инфраструктурата и железопътното предприятие, както и между железопътното предприятие и управителя на гарата, за да се обменят сведения и прогнози за движението на влаковете.

Този основен параметър определя как управителят на инфраструктурата трябва своевременно да изпраща информация относно движението на влака на железопътното предприятие и на управителя на следващата съседна инфраструктура, участваща в експлоатацията на влака.

Информацията за движението на влака служи за предоставяне на подробности за текущото състояние на влака в договорени пунктове за наблюдение.

Прогнозата за движението на влака се използва за предоставяне на информация относно очакваното време в договорени пунктове за наблюдение. Това съобщение трябва да бъде изпратено от управителя на инфраструктурата до железопътното предприятие и управителя на съседната инфраструктура, участваща в движението. Информацията относно прогнозата за движението на влака трябва своевременно да бъде предоставена на управителя на гарата от железопътните предприятия и/или управителите на инфраструктурата съгласно договорно споразумение.

В договора за маршрута се определят пунктове за наблюдение на движението на влака.

Този основен параметър описва съдържанието на съобщението и не определя процеса за изготвяне на прогнозата за движението на влака.

Разпоредбите във връзка с този основен параметър се прилагат към всички влакове на железопътното предприятие.

Този основен параметър води до следните процеси:

4.2.15.1. Информация относно движението на влака — за всички влакове

Управителят на инфраструктурата изпраща съобщение „Информация относно движението на влака“ до железопътното предприятие. Този процес се осъществява веднага, щом като влакът достигне договорени пунктове за наблюдение, в които трябва да се подаде информация относно движението на влака. Като договорен пункт за наблюдение може да служи между другото точка на прехвърляне, гара или крайното местоназначение на влака.

Съобщението трябва да съдържа поне следната информация:

- номерът на влака и/или на маршрута (идентифициращ влака),
- времето по разписание и действителното време за договорения пункт за наблюдение,
- идентификация на пункта за наблюдение,
- състоянието на влака в пункта за наблюдение (пристигане, заминаване, преминаване, заминаване от началната гара, пристигане в крайното местоназначение).

Други сведения, като:

- отклонението делта (в минути) от планираното време по разписанието,
- причината за закъснението, ако е известна,

могат да бъдат предадени в същото съобщение.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие поне с „TrainRunningInformationMessage“ („Съобщение с информация относно движението на влака“) съгласно технически документ(и):

- Б.30 (вж. приложение III).

Освен това за същата цел могат да бъдат използвани други съществуващи стандарти, ако има конкретно споразумение между участващите страни, разрешаващо използването на тези стандарти.

4.2.15.2. Предвиждане за движението на влака — за всички влакове

Управителят на инфраструктурата изпраща съобщение „Предвиждане за движението на влака“ до железопътното предприятие.

Този процес трябва да се осъществи веднага щом като влакът достигне договорени пунктове за наблюдение, в които трябва да се подаде прогноза. Като договорен пункт за наблюдение може да служи между другото точка на прехвърляне или гара. Предвиждане за движението на влака може да се изпрати и преди потеглянето на влака. За допълнителни закъснения, възникващи между два пункта за наблюдение, чрез договаряне между железопътното предприятие и управителя на инфраструктурата се определя прагова стойност, при която трябва да се изпрати първоначална или нова прогноза. Ако закъснението не е известно, управителят на инфраструктурата трябва да изпрати „съобщение за прекъсване на превоза“ (вж. точка 4.2.16 „Информация за прекъсване на превоза“).

В съобщението с прогнозата за движението на влака трябва да се посочва предвижданото време за договорените пунктове за наблюдение.

Информацията относно прогнозата за движението на влака трябва своевременно да бъде предоставена на управителя на гарата от железопътните предприятия и/или управителите на инфраструктурата съгласно договорно споразумение.

Управителят на инфраструктурата изпраща това съобщение на управителя на следващата съседна инфраструктура, участваща в движението на влака.

Съобщението трябва да съдържа поне:

- номера на влака и/или на маршрута (идентифициращ влака),
- за всеки договорен пункт за наблюдение:
 - време по разписание и прогнозно време,
 - идентификация на договорения пункт за наблюдение,
 - състоянието на влака в договорения пункт за наблюдение (пристигане, заминаване, преминаване, пристигане в крайното местоназначение).

Други сведения, като:

- прогнозното отклонение делта (в минути) от планираното време по разписанието,
- причината за закъснението, ако е известна,

могат да бъдат предадени в същото съобщение.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие поне с „TrainRunningForecastMessage“ („Съобщение за предвиждане за движението на влака“) съгласно технически документ(и):

- Б.30 (вж. приложение III).

Освен това за същата цел могат да бъдат използвани други съществуващи стандарти, ако за целта е подписано конкретно споразумение между участващите страни, разрешаващо използването на тези стандарти.

4.2.16. Информация за прекъсване на превоза

Този основен параметър определя как информацията за прекъсване на превоза се обменя между железопътното предприятие и управителя на инфраструктурата.

Разпоредбите във връзка с този основен параметър се прилагат към всички влакове на железопътното предприятие.

За целите на разглеждането на оплаквания на пътниците, данните за прекъсвания на превоза трябва да са на разположение на железопътните предприятия, продавачите на билети и/или упълномощените публични органи в продължение поне на дванадесет месеца след изтичането на валидността на тези данни.

Този основен параметър води до следните процеси:

4.2.16.1. Общи бележки

Железопътното предприятие информира управителя на инфраструктурата за експлоатационното състояние на влаковете съгласно посоченото в ТСОС „Експлоатация“, точка 4.2.3.3.2.

Ако движението на влака бъде прекъснато, управителят на инфраструктурата изпраща съобщение „Прекъсване на движението на влака“ съгласно указанията по-долу.

4.2.16.2. Съобщение „Прекъсване на движението на влака“ — за всички влакове

Ако движението на влака бъде прекъснато, управителят на инфраструктурата издава това съобщение до управителя на съседната инфраструктура и до железопътното(ите) предприятие(я).

Ако продължителността на закъснението е известна, управителят на инфраструктурата трябва да изпрати съобщение с прогноза за движението на влака (вж. точка 4.2.15.2 „Предвиждане за движението на влака“).

Това съобщение трябва да съдържа следните основни данни:

- номерът на влака и/или на маршрута (идентифициращ влака),
- идентификация на местонахождението въз основа на най-близкото местонахождение от справочния файл за местонахождения,
- началното време на прекъсването,
- предвидените дата и време на заминаване от това местонахождение,
- код, обозначаващ причината за прекъсването и/или неговото описание.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие поне с „TrainRunningInterruptionMessage“ („Съобщение за прекъсване на движението на влака“) съгласно технически документ(и):

- Б.30 (вж. приложение III).

Освен това за същата цел могат да бъдат използвани други съществуващи стандарти, ако е сключено конкретно споразумение между участващите страни, разрешаващо използването на тези стандарти.

4.2.17. Третиране на краткосрочни данни относно разписанието на влаковете

Този основен параметър определя как следва да се третират краткосрочните заявки за маршрут между „страната, искаща достъп“ (СИД) и управителя на инфраструктурата. Тези изисквания са валидни за всички краткосрочни заявки за маршрут.

Настоящият основен параметър не включва въпроси по управление на трафика. Сроктът, по който краткосрочните маршрути се различават от измененията в маршрути по линия на управлението на трафика, е предмет на споразумения на местно равнище. Трябва да е възможно да се заяви краткосрочен маршрут при краткосрочни нужди от превоз (например специален влак или допълнителен влак). За целта СИД, заявяваща краткосрочен маршрут, трябва да предостави на управителя на инфраструктурата цялата необходима информация, посочваща кога и къде се иска да се движи влак и свързаните с това данни.

На европейско равнище не е определен минимален срок. В референтния документ за мрежата могат да се определят минимални срокове.

Всеки управител на инфраструктура отговаря за пригодността на маршрута в рамките на своята инфраструктура, а железопътното предприятие е длъжно да сверява характеристиките на влака със стойностите, указани в подробностите относно договорения от него маршрут.

Различните възможни сценарии са посочени по-долу:

- Сценарий А: СИД се свързва с всички участващи управители на инфраструктура пряко (случай А) или чрез единното гише (отдела за комплексни услуги) (случай Б), за да организира маршрутите за целия път. В този случай СИД трябва също така да експлоатира влака по целия път.
- Сценарий Б: всяка участваща в превоза СИД се свързва с местните управители на инфраструктура пряко или чрез единното гише, за да подаде заявка за предоставяне на маршрут за отсечката на пътя, за която тя осъществява експлоатацията на влака.

И в двата сценария процедурата за краткосрочна заявка за маршрут е под формата на диалог между СИД и управителя на инфраструктурата, който включва следните съобщения:

- съобщение за заявяване на маршрут,
- съобщение с подробности за маршрута,
- съобщение за невъзможността за използване на маршрута,
- съобщение за потвърждение на приемането на маршрута,
- съобщение за отказ на подробностите за маршрута,
- съобщение за анулиране на маршрута,
- съобщение, че използването на резервирания маршрут не е възможно повече,
- потвърждение за получаване.

В случай на влаково движение, за което вече е бил заявен и предоставен маршрут, не е необходима повторна заявка за маршрут, освен ако закъсненията превишават определена стойност, която е договорена между железопътното предприятие и управителя на инфраструктурата, или влаковата композиция е променена по начин, водещ до невалидност на съществуващата заявка за маршрут.

Разпоредбите във връзка с този основен параметър се прилагат за третиране на маршрути за всички влакове на железопътното предприятие, но само ако участващите страни използват телематични приложения по смисъла на приложение II към Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾ за краткосрочни заявки за маршрут.

⁽¹⁾ ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29.

В такъв случай този основен параметър включва следните процеси:

4.2.17.1. Съобщение за заявяване на маршрут

Това съобщение се изпраща на управителя на инфраструктурата от СИД със следното основно съдържание:

- СИД, заявяваща маршрут,
- отправна точка на маршрута: началната точка на заминаване по маршрута,
- време на заминаване от началната точка на маршрута: времето, за което е заявен маршрутът,
- крайна точка на маршрута: местоназначението на влака по заявения маршрут,
- време на пристигане в крайната точка на маршрута: предвижданото време на пристигане на предлагания влак в неговото местоназначение,
- отсечка на заявения път,
- междинни спирки или всякакви други определени точки по предложения маршрут с посочване на времето на пристигане плюс времето на заминаване от междинна спирка. Ако това поле не е попълнено, това означава, че влакът не спира във въпросната точка,
- договорено и необходимо влаково оборудване/данни за отсечката на пътя,
- максимално допустима скорост на влака,
- максимална скорост съгласно посочената(ите) система(и) за управление на движението на влаковете (национални и международни — например LZB, ETCS),
- за всяка тягова единица: клас на топлоотдаващата сила, технически вариант,
- бутача тягова единица (клас на топлоотдаващата сила, технически вариант),
- команден вагон (DVT),
- обща дължина,
- общо тегло,
- максимално натоварване на ос,
- брутно тегло на метър,
- ефективност на спирачната система (изразяваща се в ефективното спирачно действие),
- вид на спирачките (за указване използването на електромагнитни спирачки),
- посочена(и) система(и) (национални и международни) за управление на движението на влаковете,
- отмяна на действието на аварийната спирачка,
- радиосистема (например GSM-R),
- специални пратки,
- габарити в натоварено състояние,
- всякакви други технически изисквания поради отклонение от стандартните размери (например необичайни габарити в натоварено състояние),
- категория на влака,
- всякакви други специфични данни, изисквани на местно или национално равнище за разглеждане на заявката за маршрут,
- определения за дейностите, които трябва да се извършват в дадена междинна точка по маршрута,

- код на железопътното предприятие, отговарящо за движението на влака по съответната отсечка на пътя,
- код на управителя на инфраструктурата, отговарящ за влака за съответната отсечка на пътя,
- код на железопътното предприятие и на управителя на инфраструктурата за следващата секция на влака, когато е уместно.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие поне с „PathRequest-Message“ („Съобщение за заявка за маршрут“) съгласно технически документ(и):

- Б.30 (вж. приложение III).

Освен това за същата цел могат да бъдат използвани други съществуващи стандарти, ако има конкретно споразумение между участващите страни, разрешаващо използването на тези стандарти.

4.2.17.2. Съобщение с подробности за маршрута

Управителят на инфраструктурата изпраща това съобщение със следното основно съдържание на заявяващата СИД в отговор на нейната заявка за маршрут:

- СИД, заявяваща маршрут,
- отправна точка на маршрута: началната точка на заминаване по маршрута,
- време на заминаване от началната точка на маршрута: времето, за което е заявен маршрутът,
- крайна точка на маршрута: местоназначението на влака по заявения маршрут,
- време на пристигане в крайната точка на маршрута: предвижданото време на пристигане на предлагания влак в неговото местоназначение,
- отсечка на заявения път,
- междинни спирки или всякакви други определени точки по предложения маршрут с посочване на времето на пристигане плюс времето на заминаване от междинна спирка. Ако това поле не е попълнено, това означава, че влакът не спира във въпросната точка,
- договорено и необходимо влаково оборудване/данни за отсечката на пътя,
- максимално допустима скорост на влака,
- максимална скорост съгласно посочената(ите) система(и) (национални и международни — например LZB, ETCS) за управление на движението на влаковете,
- за всяка тягова единица: клас на теглителната сила, технически вариант,
- бутаща тягова единица (клас на теглителната сила, технически вариант),
- команден вагон (DVT),
- обща дължина,
- общо тегло,
- максимално натоварване на ос,
- брутно тегло на метър,
- ефективност на спирачната система (изразяваща се в ефективното спирачно действие на ниво спирачки),

- вид на спирачките (за указване използването на електромагнитни спирачки),
- посочена(и) система(и) (национални и международни) за управление на движението на влаковете,
- отмяна на действието на аварийната спирачка,
- радиосистема (например GSM-R),
- специални пратки,
- габарити в натоварено състояние,
- всякакви други технически изисквания поради отклонение от стандартните размери (например необичайни габарити в натоварено състояние),
- категория на влака,
- всякакви други специфични данни, изисквани на местно или национално равнище за разглеждане на заявката за маршрут,
- определения за дейностите, които трябва да се извършват в дадена междинна точка по маршрута,
- код на железопътното предприятие, отговарящо за движението на влака по съответната отсечка на пътя,
- код на управителя на инфраструктурата, отговарящ за влака за съответната отсечка на пътя,
- код на железопътното предприятие и на управителя на инфраструктурата за следващата отсечка на пътя, когато е уместно.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие поне с „PathDetailsMessage“ („Съобщение с подробности за маршрута“) съгласно технически документ(и):

- Б.30 (вж. приложение III).

Освен това за същата цел могат да бъдат използвани други съществуващи стандарти, ако е сключено конкретно споразумение между участващите страни, разрешаващо използването на тези стандарти.

4.2.17.3. Съобщение „Невъзможен за използване маршрут“

Управителят на инфраструктурата изпраща това съобщение със следното основно съдържание на заявяващата СИД в отговор на нейната заявка за маршрут, когато не е възможно да се използва този маршрут:

- отправна точка на маршрута: точката, от която влакът заминава по маршрута,
- крайната точка на маршрута,
- време на заминаване от началната точка на маршрута: времето, за което е заявен маршрутът,
- посочване, че използването на маршрута не е възможно,
- причина, поради която използването на маршрута не е възможно.

Едновременно с това съобщение или колкото е възможно по-скоро управителят на инфраструктурата трябва да изпрати предложение за алтернативен маршрут, без да изисква друга заявка от железопътното предприятие (съобщение с подробности за маршрута).

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие поне с „PathNotAvailableMessage“ („Съобщение за невъзможен за използване маршрут“) съгласно технически документ(и):

- Б.30 (вж. приложение III).

Освен това за същата цел могат да бъдат използвани други съществуващи стандарти, ако има конкретно споразумение между участващите страни, разрешаващо използването на тези стандарти.

4.2.17.4. Съобщение за потвърждение на приемането на маршрута

Заявяващата СИД използва това съобщение със следното основно съдържание, за да резервира/потвърди маршрута, предложен от управителя на инфраструктурата:

- номер на маршрута с оглед на неговата идентификация,
- отправна точка на маршрута: точката, от която влакът заминава по маршрута,
- крайна точка на маршрута,
- време на заминаване от началната точка на маршрута: времето, за което е заявен маршрутът,
- крайна точка на маршрута: местоназначението на влака по заявения маршрут,
- време на пристигане в крайната точка на маршрута: предвиденото време на пристигане на предложения влак в неговото местоназначение,
- посочване, че СИД приема предложения маршрут.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие поне с „PathConfirmed-Message“ („Съобщение за потвърждение на маршрута“) съгласно технически документ(и):

- Б.30 (вж. приложение III).

Освен това за същата цел могат да бъдат използвани други съществуващи стандарти, ако има конкретно споразумение между участващите страни, разрешаващо използването на тези стандарти.

4.2.17.5. Съобщение за отказ на подробностите за маршрута

Заявяващата СИД използва това съобщение със следното основно съдържание, за да отхвърли маршрута, предложен от съответния управител на инфраструктурата:

- номер на маршрута с оглед на неговата идентификация,
- посочване, че подробностите за маршрута се отхвърлят,
- причина за отказ на маршрута или за изменението, поискано от СИД,
- отправна точка на маршрута: точката, от която влакът заминава по маршрута,
- крайна точка на маршрута,
- време на заминаване от началната точка на маршрута: времето, за което е заявен маршрутът,
- крайна точка на маршрута: местоназначението на влака по заявения маршрут,
- време на пристигане в крайната точка на маршрута: предвиденото време на пристигане на предложения влак в неговото местоназначение.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие поне с „PathDetailsRefusedMessage“ („Съобщение за отказ на подробностите за маршрута“) съгласно технически документ(и):

- Б.30 (вж. приложение III).

За същата цел могат да бъдат използвани и други съществуващи стандарти, ако има конкретно споразумение между участващите страни, разрешаващо използването на тези стандарти.

4.2.17.6. Съобщение за анулиране на маршрута

Това съобщение се използва от искащата достъп страна за анулиране на резервиран от нея маршрут:

- номер на маршрута с оглед на неговата идентификация,
- отсечка на пътя, за която се отнася анулирането,
- посочване, че маршрутът се анулира,
- първоначална отправна точка на маршрута: точката, от която влакът заминава по маршрута,
- крайна точка на маршрута,
- време на заминаване от първоначалната отправна точка на маршрута: времето, за което е бил заявен маршрутът,
- първоначална крайна точка на маршрута: местоназначението на влака по заявения маршрут,
- време на пристигане в първоначалната крайна точка на маршрута: първоначално предвиденото време на пристигане на предложения влак в неговото местоназначение.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие поне с „PathCancelled-Message“ („Съобщение за анулиране на маршрута“) съгласно технически документ(и):

- Б.30 (вж. приложение III).

Освен това за същата цел могат да бъдат използвани други съществуващи стандарти, ако има конкретно споразумение между участващите страни, разрешаващо използването на тези стандарти.

4.2.17.7. Съобщение „Потвърждение за получаване“

Това съобщение се обменя между управителите на инфраструктура и СИД, когато исканият отговор на което и да е от горепосочените съобщения не може да бъде предоставен след не повече от 5 минути:

- съобщение „Потвърждение за получаване“: посочва, че изпратилият това съобщение е получил определено предходно съобщение и че ще действа съобразно това предходно съобщение.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие поне с „ReceiptConfirmationMessage“ („Съобщение за потвърждение на получаването“) съгласно технически документ(и):

- Б.30 (вж. приложение III).

Освен това за същата цел могат да бъдат използвани други съществуващи стандарти, ако има конкретно споразумение между участващите страни, разрешаващо използването на тези стандарти.

4.2.17.8. Съобщение, че резервираният маршрут не е повече на разположение

Управителят на инфраструктурата използва това съобщение, за да уведоми СИД, че не е възможно по-нататъшното използване на резервирания маршрут. Използването на маршрута не е възможно повече по някаква важна причина — например голямо смущение в трафика. Съдържание на съобщението:

- номер на маршрута,
- номер на влака, планиран за маршрута, който повече не е на разположение (ако управителят на инфраструктурата вече го знае),
- първоначална отправна точка на маршрута: точката, от която влакът заминава по маршрута,
- крайна точка на маршрута,
- време на заминаване от първоначалната отправна точка на маршрута: времето, за което е бил заявен маршрутът,

- първоначална крайна точка на маршрута: местоназначението на влака по заявения маршрут,
- време на пристигане в първоначалната крайна точка на маршрута: първоначално предвиденото време на пристигане на предложения влак в неговото местоназначение,
- посочване на причината.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие поне с „PathNotAvailableMessage“ („Съобщение за невъзможност за използване на маршрута“) съгласно технически документ(и):

- Б.30 (вж. приложение III).

Освен това за същата цел могат да бъдат използвани други съществуващи стандарти, ако има конкретно споразумение между участващите страни, разрешаващо използването на тези стандарти.

4.2.18. *Качество на данните и информацията във връзка с настоящата ТСОС*

4.2.18.1. *И з и с к в а н и я*

За изпълнение на изискванията на настоящата ТСОС се прилагат следните разпоредби относно качеството на данните и информацията в цялата ТСОС.

Всички адресати на настоящата ТСОС носят отговорност за своевременното предоставяне на актуални, съгласувани, точни и пълни данни в подходящ формат на други железопътни предприятия, управители на инфраструктура или трети страни. Всеки от участниците, за които е предназначена настоящата ТСОС, носи отговорност за своевременното оповестяване на актуална, съгласувана, точна и пълна информация с подходящо съдържание сред клиентите (пътниците), други железопътни предприятия, управители на инфраструктура или трети страни.

Когато данните или информацията са използвани за едновременното изпълнение на няколко основни параметри на настоящата ТСОС, адресатите на настоящата ТСОС трябва да гарантират, че обменените между тези основни параметри данни или информация се използват по съгласуван начин (например трябва да се гарантира съгласуваност: i) между сведенията относно разписанието и тарифите, или ii) между сведенията относно тарифите и резервациите).

Когато информацията или данните се предоставят от няколко участници, адресати на настоящата ТСОС, участниците гарантират заедно, че частите от предоставените общи данни или информация са актуални, съгласувани, точни, пълни и съвместими (например: предоставяната информация за разписанието за железопътното предприятие А и железопътното предприятие Б трябва да бъде съгласувана, за да се гарантира нейното съвпадение на границата и т.н.).

Когато се използват справочни данни или справочна информация за изпълнение на изискванията на настоящата ТСОС, адресатите на настоящата ТСОС гарантират съгласуваността между справочните данни или справочната информация и данните или информацията, използвани в основните параметри на настоящата ТСОС (примери: трябва да се гарантира съгласуваност: i) между референтните кодове за местонахождение и информацията за движението на влака, или ii) между референтните кодове за железопътни предприятия и изпълнението и т.н.).

Данните или информацията, предоставяни от участниците за целите на настоящата ТСОС, трябва да бъдат с качество, което да позволява на адресатите на настоящата ТСОС да издават билети съгласно член 10 от Регламента относно правата и задълженията на пътниците.

За качеството на данните или информацията, предоставяни от участниците за целите на настоящата ТСОС, трябва да се постигне равнище, което да позволява на адресатите на настоящата ТСОС да предоставят информацията съгласно член 10 от Регламента относно правата и задълженията на пътниците и приложение II към него.

4.2.19. *Справочни файлове и бази от данни*

4.2.19.1. *С п р а в о ч н и ф а й л о в е*

За експлоатацията на пътническите влакове по европейската мрежа следните справочни файлове трябва да бъдат на разположение за достъп до тях на всички доставчици на услуги (управители на инфраструктура, железопътни предприятия, упълномощени трети страни и управители на гари). Данните трябва да представят действителното състояние във всеки един момент.

Европейската железопътна агенция ще съхранява и поддържа централно уникални кодове за следните справочни данни:

- справочен файл за кодирането за всички управители на инфраструктура, железопътни предприятия, управители на гари и дружества, предоставящи услуги,
- справочен файл за кодирането за местонахождения,
- справочен файл за всички съществуващи системи за управление на движението на влаковете,
- справочен файл за всички видове локомотиви,
- справочен файл за всички европейски цехове за техническо обслужване,
- справочен файл за европейските системи за резервация,
- справочен файл за кодове за целите на обмена на разписания,
- справочен файл за кодове за целите на обмена на тарифи,
- каталог на наборите от данни в съобщенията,
- указател на списъци с кодове,
- други файлове и списъци с кодове, които са необходими за използването на техническия(те) документ(и) в приложенията (те ще бъдат определени през първия етап).

Когато справочен файл се използва съвместно във връзка с TCOC „Телематични приложения за превоз на товари“ (TAF TSI), неговото развитие и използване трябва да са съобразени в максималната възможна степен с тази вече прилагана TCOC, за да се постигне оптимална синергия.

4.2.19.2. Допълнителни изисквания относно базите от данни

По-долу са изброени допълнителните изисквания, на които трябва да отговарят различните бази от данни. Те са:

1. Удостоверяване на автентичността

Базата от данни трябва да осигурява удостоверяване на автентичността на потребителите на системите, преди те да получат достъп до базата от данни.

2. Сигурност

Базата от данни трябва да поддържа функции за сигурност по отношение на контрола на достъпа до нея. Евентуалното криптиране на съдържанието на базата от данни не е задължително.

3. Принцип ACID

За избраната база от данни трябва да се прилага принципът ACID (Atomicity, Consistency, Isolation, Durability — атомарност, непротиворечивост, изолираност и устойчивост).

4. Контрол на достъпа

Базата от данни трябва да позволява достъп до данните на потребителите или системите, които са получили разрешение за това. Контролът на достъпа трябва да бъде прилаган до нивото на единичен атрибут на запис от данни. Базата от данни трябва да поддържа функции за контрол на достъпа с оглед на неговото конфигуриране в зависимост от ролята на потребителите за въвеждане, актуализиране или изтриване на записи от данни.

5. Проследяване

Базата от данни трябва да поддържа регистриране на всички действия по отношение на нея, за да е възможно проследяването в подробности на въвеждането на данни (кой какво е променил в съдържанието и кога е извършено това).

6. Стратегия за блокиране

Базата от данни трябва да позволява прилагането на стратегия на блокиране, която да позволява достъп до съдържанието ѝ, дори когато други потребители внасят изменения в записите от данни.

7. Едновременен достъп на няколко потребители

Базата от данни трябва да позволява едновременния достъп на няколко потребителя или системи до своето съдържание.

8. Надеждност

Надеждността на базата от данни трябва да осигурява изискваната разполагаемост на данните.

9. Разполагаемост

Базата от данни трябва да е на необходимото равнище на разполагаемост съобразно характера на данните и бизнес проучванията на нейна основа.

10. Пригодност за поддържане

Пригодността за поддържане на базата от данни трябва да осигурява изискваната разполагаемост.

11. Безопасност

Базите от данни нямат съдържание, което да е пряко свързано със сигурността. Следователно аспектите на сигурността не са съществени. Това обаче не означава, че самите данни — например ако са неверни или остарели — не могат да оказват влияние върху сигурността при експлоатацията на влака.

12. Съвместимост

Базата от данни трябва да поддържа общоприет език за манипулиране на данни, като например SQL или XQL.

13. Помощна програма за импортиране на данни

Базата от данни трябва да разполага с помощна програма, която да позволява импортирането на форматирани данни, използвани за попълване на базата, вместо те да бъдат въвеждани ръчно.

14. Помощна програма за експортиране на данни

Базата от данни трябва да разполага с помощна програма, която да позволява експортирането на цялото ѝ съдържание или на част от него като форматирани данни.

15. Задължителни полета

Базата от данни трябва да съдържа задължителни за попълване полета: ако те не са попълнени, съответният запис да не се приема за въвеждане в базата.

16. Контролиране на правдоподобността на данните

Базата от данни трябва да поддържа функция с възможност за конфигуриране на контрол за правдоподобността на данните преди да се потвърди въвеждането, актуализирането или изтриването на записи от данни.

17. Време на отговор

Базата от данни трябва да реагира достатъчно бързо, така че потребителите да могат оперативно да въвеждат, актуализират или изтриват записи от данни.

18. Аспекти на производителността

Справочните файлове и базите от данни трябва да осигуряват ефективно по отношение на разходите информационно търсене, необходимо за ефикасното извършване на всички съответни движения на влакове, които попадат в обхвата на настоящата ТСОС.

19. Аспекти относно капацитета

Базата от данни трябва да осигурява съхранението на съответните данни за всички пътнически вагони и/или за мрежата. Трябва да бъде възможно лесното увеличаване на капацитета (напр. чрез добавянето на още запамятаващи устройства и компютри). Увеличаването на капацитета не трябва да налага подмяна на подсистемата.

20. Данни с исторически характер

Базата от данни трябва да осигурява управлението на данните с исторически характер, като предоставя данни, които вече са прехвърлени в архив.

21. Стратегия за запазване на данните

Стратегията за запазване на данните чрез изготвяне на копие от тях трябва да гарантира, че всички данни могат да бъдат възстановени в срок до 24 часа.

22. Търговски аспекти

Използваната система за управление на бази от данни трябва да бъде предлаган на пазара готов продукт (COTS) или безплатен софтуер (с отворен код).

23. Аспекти, свързани с неприкосновеността на личния живот

Базата от данни трябва да изпълнява изискванията на политиката на държавата-членка, в която е установено дружеството, извършващо услугата, за неприкосновеност на личния живот.

4.2.20. Електронно предаване на документи

В точка 4.2.21 „Свързване в мрежа и комуникация“ се описва комуникационната мрежа, която трябва да се използва за обмен на данни. Тази мрежа и описаните с нея мерки за сигурност позволяват осъществяването на всякакви видове мрежови комуникации като електронна поща, обмен на файлове (FTP, HTTP) и др. Следователно страните, участващи в информационния обмен, могат сами да решат какъв вид комуникация ще изберат за целите на електронното предаване на документи — например по протокола FTP.

4.2.21. Свързване в мрежа и комуникация

4.2.21.1. Обща архитектура

С течение на времето тази подсистема ще трябва да обслужва нарастваща обширна общност със сложна структура за телематична оперативна съвместимост в железопътния транспорт, включваща взаимодействия между хиляди участници (железопътни предприятия, управители на инфраструктура, трети страни, като например търговци на дребно и публични органи, и т.н.), които ще се конкурират и/или ще си сътрудничат, за да отговорят на нуждите на пазара.

Инфраструктурата от мрежи и комуникации, обезпечаваша тази общност за оперативна съвместимост в железопътния транспорт, ще бъде базирана на обща „архитектура на информационния обмен“, която е известна и възприета от всички участници в нея.

Предложената „архитектура на информационния обмен“:

- е проектирана да осигурява съвместната работа на хетерогенни информационни модели чрез семантично преобразуване на данните, които се обменят между системите, и чрез преодоляване на различията в бизнес процесите и протоколите на ниво приложение,
- оказва минимално въздействие върху съществуващите информационно-технологични (ИТ) архитектури, използвани от всеки от участниците,
- гарантира възползването от вече направените инвестиции в областта на информационните технологии.

Архитектурата на информационния обмен се основава главно на взаимодействието между всички участници посредством мрежа от равноправни възли за комуникация „от точка до точка“ (Peer-to-Peer), като същевременно се гарантира общата цялост и съгласуваност на действията на общността за оперативна съвместимост в железопътния транспорт чрез предоставяне на набор от централизирани услуги.

Моделът на взаимодействие чрез мрежа от равноправни възли позволява оптимално разпределение на разходите между различните участници въз основа на действителното ползване и като цяло създава по-малко проблеми във връзка с разрастването.

4.2.21.2. Мрежа

Мрежата трябва да осигурява необходимото равнище на сигурност, резервен капацитет, управление на трафика, статистически инструменти, нарастване на лентата на пропускане, достъпност за потребителите и ефикасно управление.

„Мрежа“ в този контекст означава методът и философията на комуникация, а не физическата мрежа.

Оперативната съвместимост в железопътния транспорт се основава на обща „архитектура на информационния обмен“, която е известна и възприета от всички партньори, а това намалява пречките и насърчава други участници да се присъединяват към нея, и по-специално клиентите.

Най-напред потребителят се обръща към централния регистър за получаване на метайнформация, като например за самоличността на участника, в компютъра на който е съхранена някаква информация, или за да се проверят сертификатите за сигурност. След това се осъществява комуникация „от точка до точка“ между съответните участници.

4.2.21.3. Протоколи

При разработките могат да се използват само протоколи, предназначени за интернет (общоизвестни като TCP/IP, UDP/IP и т.н.).

4.2.21.4. Сигурност

Освен равнището на сигурност, гарантирано на нивото на мрежата (вж. точка 4.2.21.2 „Мрежа“), може да се реализира допълнително равнище на повишена сигурност за чувствителни данни чрез използване на комбинация от криптиране, схема за сертифициране и технологии за виртуални частни мрежи (VPN).

4.2.21.5. Криптиране

За предаването и съхранението на данните може да се използва асиметрично или симетрично криптиране в зависимост от изискванията на стопанската дейност. За целта трябва да бъде изградена инфраструктура за публични ключове (PKI).

4.2.21.6. Централен регистър

Централният регистър трябва да осигурява:

- метаданни — структурираните данни, описващи съдържанието на съобщенията,
- списък на електронни адреси, на които участниците, за които е предназначена настоящата TCOC, предоставят на други участници информация или данни съгласно разпоредбите на настоящата TCOC,
- криптиране,
- удостоверяване на автентичността,
- справочник („телефонен указател“), който съдържа цялата необходима информация за участниците в обмена на съобщения и данни.

Когато централният регистър се използва във връзка с TCOC „Телематични приложения за превоз на товари“ (TAF TSI), развитието му и измененията в него трябва да са съобразени в максималната възможна степен с тази вече прилагана TCOC, за да се постигне оптимална синергия.

4.2.21.7. Общ интерфейс за комуникации между железопътни предприятия (ЖПП) и управители на инфраструктура (УИ)

Общият интерфейс е задължителен за всички участници, които желаят да се присъединят към общността за оперативна съвместимост в железопътния транспорт.

Общият интерфейс трябва да осигурява:

- форматирането на изходящи съобщения съгласно метаданните,
- подписването и криптирането на изходящи съобщения,
- адресирането на изходящи съобщения,
- проверката на автентичността на входящи съобщения,
- декриптирането на входящи съобщения,
- проверките за съответствие на входящи съобщения по отношение на метаданните,
- общия единен достъп до различните бази от данни.

Всички потребители на общия интерфейс ще имат достъп до всички данни, изисквани съгласно TCOC в рамките на всяко железопътно предприятие, управител на инфраструктура и др., независимо дали съответните бази от данни са централни или индивидуални. Въз основа на проверката на автентичността на входящите съобщения може да се въведе следното минимално ниво на признаване автентичността на съобщението:

- i) положителен резултат: изпраща се съобщение (ACK) за признаване;
- ii) отрицателен резултат: изпраща се съобщение (NACK) за непризнаване.

Общият интерфейс управлява горепосочените задачи, като използва информацията от централния регистър.

Ако някой участник създаде местно „огледално“ копие на централния регистър, този участник трябва тогава със собствени средства да гарантира, че това копие напълно съвпада с централния регистър по точност и актуалност на данните.

Когато общият интерфейс се използва съвместно във връзка с TCOC „Телематични приложения за превоз на товари“ (TAF TSI), развитието му и измененията в него трябва да са съобразени в максималната възможна степен с тази вече прилагана TCOC, за да се постигне оптимална синергия.

4.2.22. Управление на връзката с други видове транспорт

С оглед на управление на връзката с други видове транспорт следва да се прилагат следните стандарти за предоставянето на информация и за информационен обмен с други видове транспорт:

- за обмена на информация за разписанията между железопътни предприятия и други видове транспорт: стандартите EN 12896 (Transmodel) и EN TC 278 WI 00278207 (IFORT — Identification of Fixed Objects in Public transport — Идентификация на неподвижни обекти в обществения транспорт),
- за обмена на специфични данни за разписанията — техническите стандарти XML и протоколи въз основа на Transmodel, по-конкретно стандарта EN 15531 (SIRI) за обмена на разписания в реално време и стандарта EN TC 278 WI 00278207 (IFORT) за обмена на данни за спирките и гарите,
- за обмена на тарифни данни: съответният стандарт все още е отворен въпрос (вж. приложение II — списък на отворените въпроси).

4.3. Функционални и технически спецификации на интерфейсите

С оглед на техническата съвместимост интерфейсите на подсистема „Телематични приложения за пътнически услуги“ с другите подсистеми са съгласно посоченото в следните параграфи:

4.3.1. Интерфейси с подсистемата „Подвижен състав“

Таблица 1

Интерфейси с подсистемата „Подвижен състав“

Интерфейс	Препратка към TCOC „Телематични приложения за пътнически услуги“	Препратка към TCOC „Подвижен състав“ за конвенционалната железопътна система
Бордово устройство с дисплей	4.2.13. Третиране на предоставянето на информация в зоната на превозните средства	4.2.5. Информация за клиентите (лица с намалена подвижност)
Автоматично гласово оповестяване	4.2.13. Третиране на предоставянето на информация в зоната на превозните средства	4.2.5. Информация за клиентите (лица с намалена подвижност) 4.2.5.2. Аудиосистема за осведомяване на пътниците

4.3.2. Интерфейси с подсистемата „Телематични приложения за превоз на товари“

Таблица 2

Интерфейс с подсистемата „Телематични приложения за превоз на товари“

Интерфейс	Препратка към ТСОС „Телематични приложения за пътнически услуги“	Препратка към ТСОС „Телематични приложения за превоз на товари“ за конвенционалната железопътна система
Влак готов	4.2.14.1. Съобщение „Влак готов“ за всички влакове	4.2.3.5. Съобщение „Влак готов“
Прогноза за движението на влака	4.2.15.2. Съобщение „Предвиждане за движението на влака“ за всички влакове	4.2.4.2. Съобщение за предвиждане за движението на влака
Информация относно движението на влака	4.2.15.1. Съобщение „Информация относно движението на влака“ за всички влакове	4.2.4.3. Съобщение за информиране относно движението на влака
Съобщаване на ЖПП за прекъсване на движението на влака	4.2.16.2. Съобщение „Прекъсване на движението на влака“ за всички влакове	4.2.5.2. Съобщение за прекъсване на движението на влака
Третиране на краткосрочни данни относно разписанието	4.2.17. Третиране на краткосрочни данни относно разписанието за влакове	4.2.2. Заявка за маршрут
Общ интерфейс	4.2.21.7. Общ интерфейс за комуникации ЖПП/УИ	4.2.14.7. Общ интерфейс за комуникации ЖПП/УИ
Централен регистър	4.2.21.6. Централен регистър	4.2.14.6. Централен регистър
Справочни файлове	4.2.19.1. Справочни файлове	4.2.12.1. Справочни файлове

4.4. **Правила за експлоатация**

С оглед на съществените изисквания, описани в глава 3, за експлоатацията на подсистемата, за която се отнася настоящата ТСОС, са прилагат следните специфични правила:

4.4.1. *Качество на данните*

За да се осигури качеството на данните, за всяко съобщение съгласно ТСОС неговият автор ще носи отговорност за точността на съдържащите се в съобщението данни към момента на изпращането му. За осигуряване на качеството на изходните данни трябва да бъдат използвани данни, ако са налични, от предоставяните като част от ТСОС бази от данни.

Ако изходните данни липсват в предоставяните като част от ТСОС бази от данни, авторът на съобщението трябва да извършва проверка за осигуряване на качеството на тези данни от своите собствени ресурси.

Осигуряването на качеството на данните ще включва сравнение с данни от предоставяните като част от ТСОС бази от данни, както е посочено по-горе, и в допълнение, когато е приложимо, логически проверки за осигуряване на актуалността и целостта на данните и съобщенията.

Данните са с високо качество, когато отговарят на предназначението си, тоест когато:

- не съдържат грешки: са достъпни, точни, навременни, пълни, в съответствие с данните от други източници и т.н.,
- притежават желаните характеристики: актуални, пълни, достатъчно подробни, лесни за четене и за тълкуване и т.н.

Основните характеристики за качеството на данните са:

- точност,
- пълнота,
- непротиворечивост,
- актуалност.

Точност

Събирането на необходимата информация (данни) трябва да бъде с възможно най-малки разходи. Това може да се постигне единствено с еднократно записване на първичните данни, ако това е възможно. Поради това първичните данни следва да бъдат въвеждани в системата колкото е възможно по-близо до своя източник, така че да са изцяло на разположение за всякакви последващи операции на обработка.

Пълнота

Преди да се изпрати съобщението, трябва да се проверят неговата пълнота и синтаксис, като за целта се използват метаданните. Благодарение на това също така се избягва ненужния информационен трафик по мрежата.

Пълнотата на всички входящи съобщения също трябва да бъде проверявана въз основа на метаданните.

Непротиворечивост

Трябва да бъдат въведени правила за осъществяване на дейността, за да се гарантира непротиворечивостта на съобщенията. Следва да се избягва двойното въвеждане и да се гарантира, че притежателят на данните е ясно идентифициран.

Начинът на прилагане на тези правила зависи от тяхната сложност. По отношение на простите правила са достатъчни ограниченията и разпоредбите, прилагани относно базите от данни. Когато правилата са по-сложни при използване на данни от различни таблици, трябва да се прилагат процедури за проверка на версията на данните за непротиворечивост, преди да бъдат генерирани използваните за интерфейс данни и се възприеме за ползване новата версия на данните. Трябва да се гарантира валидирането на предадените данни спрямо определените правила за осъществяване на дейността.

Актуалност

Своевременното предоставяне на информация е от важно значение. Доколкото записването на данните и изпращането на съобщенията се извършват пряко от информационната система при настъпването на съответното събитие, актуалността не представлява никакъв проблем, когато системата е правилно проектирана съобразно нуждите на осъществяваната дейност. В повечето случаи процесът на изпращане на съобщение се стартира обаче от оператор или поне се основава на допълнително задание от оператор. За да се спази изискването за своевременно изпращане, данните трябва да се актуализират в най-кратки срокове, както и за да се гарантира актуалността на съдържанието на съобщенията, когато тези съобщения са изпращани автоматично от системата.

Срокът за отговаряне на запитванията трябва да бъде определен за различните приложения и видове потребители в подробните ИТ спецификации. Актуализирането и обменът на данни трябва да се извършват в най-кратки срокове.

Показатели за качеството на данните

В подробните ИТ спецификации трябва да се определят подходящи процентни стойности за:

- пълнотата на данните (процент на попълнените полета за данни) и непротиворечивостта на данните (процент на съвпаденията на данните в различните таблици/файлове/записи),
- актуалността на данните (процент на данните, предоставени в определен срок),
- изискваната точност (измерена като дял на съхраняваните данни, чиято стойност съпада с действителната).

4.4.2. Управление на централния регистър

Функциите на централния регистър са определени в точка 4.2.21.6 „Централен регистър“. За да се гарантира качеството на данните, органът, поддържащ централния регистър, трябва да бъде отговорен за актуализирането и качеството на метаданните и на регистъра, както и за управлението на контрола върху достъпа. Качеството на метаданните по отношение на пълнота, непротиворечивост, актуалност и точност трябва да осигури правилното функциониране за целите на настоящата ТСОС.

4.5. Правила за поддръжка

С оглед на съществените изисквания съгласно глава 3, за поддръжката на подсистемата, за която се отнася настоящата ТСОС, се прилагат следните специфични правила.

Трябва да бъде гарантирано качеството на транспортните услуги, дори ако данните са увредени или при пълна, или частична повреда на оборудването за обработка на данните. Поради това е препоръчително инсталирането на дублиращи системи или компютри с изключително висока надеждност, чиято непрекъсната работа е гарантирана и по време на операции за поддръжка.

Аспектите по поддръжката на различните бази от данни са упоменати в точка 4.2.19.2 „Допълнителни изисквания относно базите от данни“, подточки 10 и 21.

4.6. **Професионална квалификация**

По-долу е посочена необходимата професионална квалификация на персонала за осигуряване на експлоатацията и поддръжката на подсистемата и за прилагане на ТСОС.

За прилагането на настоящата ТСОС не се изисква изцяло нова система по отношение на техниката и програмното осигуряване с нов персонал. Изпълнението на изискванията на ТСОС води само до извършването на промени, актуализиране или разширяване на операциите, вече извършвани от съществуващия персонал. Следователно не се поставят нови изисквания в допълнение към съществуващите на национално и европейско равнище по отношение на професионалната квалификация.

Допълнителното обучение на персонала, ако такова е необходимо, следва да не се състои само от показване как да се работи с оборудването. Членовете на персонала трябва също така да познават и разбират конкретната роля, която трябва да изпълняват в цялостния процес на извършване на превози. Персоналът по-специално трябва да осъзнава необходимостта от поддръжане на високо ниво на качество на работата, тъй като това е от решаващо значение за надеждността на информацията, която подлежи на обработка на по-късен етап.

Професионалната квалификация, която е необходима за композирането и експлоатацията на влаковете, е определена в ТСОС „Експлоатация и управление на трафика“.

4.7. **Здравословни и безопасни условия на труд**

Здравословните и безопасни условия на труд на персонала, които се изискват за експлоатацията и поддръжката на въпросната подсистема и за прилагането на ТСОС, са следните:

няма нови изисквания в допълнение към вече съществуващите правила на национално и европейско равнище по отношение на здравеопазването и безопасността.

4.8. **Регистри за разрешените типове превозни средства и инфраструктура**

Съгласно член 34, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО „Агенцията създава и поддържа регистър на типовете превозни средства, разрешени от държавите-членки за въвеждане в експлоатация по железопътната мрежа на Общността“. Съгласно член 35, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО „Всяка държава-членка осигурява редовното публикуване и актуализиране на регистър на инфраструктурата“.

Понеже посочените регистри се актуализират и публикуват веднъж годишно, те не могат да бъдат използвани в подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“. Следователно настоящата ТСОС няма никаква връзка с посочените регистри.

5. **СЪСТАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ**

5.1. **Определение**

Съгласно член 2, буква е) от Директива 2008/57/ЕО „съставни елементи на оперативната съвместимост“ означава всеки елементарен компонент, група от компоненти, подкомплект или комплект от оборудване, включени или предназначени за включване в подсистема, от която оперативната съвместимост на железопътната система зависи пряко или косвено. Понятието „съставен елемент“ включва както материални обекти, така и нематериални обекти, като например софтуер.

5.2. **Списък на съставните елементи**

Съставните елементи на оперативната съвместимост се разглеждат в съответните разпоредби на Директива 2008/57/ЕО.

Не са определени съставни елементи на оперативната съвместимост по отношение на подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“.

За изпълнение на изискванията на настоящата ТСОС е необходима само стандартна информационна техника и не се налага въвеждането на специални разпоредби относно оперативната съвместимост в железопътния сектор. Това важи както за хардуерните компоненти, така и за използваното стандартно програмно осигуряване, като например операционна система и софтуер за управление на бази от данни. Приложният софтуер се избира от потребителите и може да бъде адаптиран и подобряван съобразно действителните функции и нужди на отделния потребител. При предлаганата „архитектура на интегрирани приложни програми“ се приема, че при различните приложни програми не се използва един и същ вътрешен информационен модел. Интегрирането на приложните програми се определя като процес, осигуряващ съвместната работа на приложни програми, проектирани независимо една от друга.

5.3. Експлоатационни характеристики и спецификации на съставните елементи

Вж. точка 5.2. Не се прилага за TCOS „Телематични приложения за пътнически услуги“.

6. ОЦЕНКА НА СЪОТВЕТСТИЕТО И/ИЛИ ГОДНОСТТА ЗА ИЗПОЛЗВАНЕ НА СЪСТАВНИТЕ ЕЛЕМЕНТИ И ПРОВЕРКА НА ПОДСИСТЕМАТА**6.1. Съставни елементи на оперативната съвместимост****6.1.1. Процедури за оценка**

Не се прилага за TCOS „Телематични приложения за пътнически услуги“.

6.1.2. Модул

Не се прилага за TCOS „Телематични приложения за пътнически услуги“.

6.2. Подсистема „Телематични приложения за пътнически услуги“

Съгласно приложение II към Директива 2008/57/ЕО подсистемите се разбиват по структурни или функционални области. Оценяването на съответствието е задължително за техническите спецификации за оперативна съвместимост по структурни области. Подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“ спада към функционалните области и настоящата TCOS не определя никакви модули за оценка на съответствието.

7. ПРИЛАГАНЕ**7.1. Въведение**

Настоящата TCOS се отнася до подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“. Съгласно приложение II към Директива 2008/57/ЕО тази подсистема е с функционален характер. Следователно прилагането на настоящата TCOS не се основава на концепция за нова, обновена или модернизирана подсистема, както е обичайно за техническите спецификации за оперативна съвместимост относно структурни подсистеми, освен когато това е посочено в TCOS.

Настоящата TCOS ще бъде въведена поетапно:

— първи етап: подробни ИТ спецификации, описание на управлението и генерален план,

— втори етап: разработка,

— трети етап: внедряване.

7.2. Първи етап — подробни ИТ спецификации, описание на управлението и генерален план

За първия етап се поставят три цели:

1. Да се определи системата за обмен на данни (наричана по-долу „системата“), състояща се от общи компоненти и от взаимовръзки между информационните и комуникационните системи на участниците, която да е в състояние да отговори на изискванията на настоящия регламент.

2. Да се потвърди осъществимостта на тази система от техническа и икономическа гледна точка.

3. Да се изготви пътна карта за дейностите, считани за необходими за създаването на системата, включително подходящи ориентири за отчитане на напредъка в работата от Комисията, Европейската железопътна агенция, държавите-членки и съответните участници.

7.2.1. Управление на проекта на първия етап

Комисията създава управителен комитет не по-късно от един месец след публикуването на настоящия регламент в Официален вестник на Европейския съюз, който да включва:

— определените в член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 881/2004 представителни органи от железопътния сектор на европейско ниво (наричани по-долу „представителните органи от железопътния сектор“),

- представител на продавачите на билети,
- представител на европейските пътници,
- Европейската железопътна агенция, и
- Комисията.

Този управителен комитет се председателства от: а) представител на Комисията; и б) лице, предложено от представителните органи от железопътния сектор. Комисията, подпомогната от членовете на управителния комитет, изготвя правилник за дейността на този управителен комитет, който трябва да бъде приет от управителния комитет. Вземите решения трябва да са прозрачни и да се придружават от солидна техническа и икономическа обосновка.

Членовете на управителния комитет могат да предлагат на управителния комитет включването на други организации като наблюдатели, когато съществуват сериозни технически и организационни причини за това.

7.2.2. Роли и отговорности

7.2.2.1. Заинтересовани страни

1. Проектен екип, определен от представителните органи от железопътния сектор и включващ представител на продавачите на билети, разработва подробните ИТ спецификации, описанието на управлението и генералния план въз основа на работна програма, която трябва да бъде одобрена от управителния комитет.
2. Проектният екип формира необходимите работни групи, внасящи експертни познания от Европейската железопътна агенция, железопътни предприятия, управители на инфраструктура, управители на гари, представители на продавачите на билети и представители на пътниците.
3. Проектният екип осъществява целия проект по прозрачен начин и Комисията, както и Европейската железопътна агенция, трябва да имат постоянен и пълен достъп до всички протоколи, документи и резултати от дейността на проектния екип и неговите работни групи.
4. Проектният екип изпраща всеки месец на управителния комитет доклад за постигнатия напредък и се съобразява изцяло с решенията на последния. Структурата и съдържанието на доклада за напредъка се одобряват от управителния комитет на неговото първо заседание.
5. Проектният екип предоставя информация на железопътни предприятия, управители на инфраструктура, управители на гари, продавачи на билети и представители на пътниците и се консултира с тях. Той трябва да обръща особено внимание на малките железопътни предприятия и на железопътните предприятия, които не членуват в представителните органи от железопътния сектор, текущо да ги информира и да се консултира с тях.
6. Железопътните предприятия, управителите на инфраструктура, управителите на гари, продавачите на билети и представителите на пътниците трябва да подпомагат изпълнението на проекта, като предоставят информация, функционални и технически познания при поискване от страна на проектния екип.

7.2.2.2. Европейска железопътна агенция

1. Европейската железопътна агенция наблюдава и оценява разработването на подробни ИТ спецификации, описание на управлението и генерален план, с оглед да определи дали са постигнати преследваните цели.
2. Европейската железопътна агенция представя на Комисията препоръка относно подробните ИТ спецификации, описанието на управлението и генералния план.

7.2.2.3. Комисия

1. Комисията посочва на проектния екип списък на органите, които да бъдат включени в проекта.

2. След получаване на подробните ИТ спецификации, описанието на управлението и генералния план Комисията ги оценява въз основа на препоръката на Европейската железопътна агенция и съобразно тази оценка предприема необходимите мерки за внасяне на изменения в сегашната ТСОС.
3. Комисията текущо ще информира държавите-членки чрез комитета, създаден съгласно член 29, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО.

7.2.3. Резултати

Подробните ИТ спецификации трябва да описват системата и да посочват по ясен и недвусмислен начин как системата изпълнява изискванията на ТСОС „Телематични приложения за пътнически услуги“. Разработването на тези спецификации изисква систематичен анализ по съответните въпроси от технически, експлоатационен, икономически и институционален характер, които са в основата на процеса на прилагане на ТСОС „Телематични приложения за пътнически услуги“ (ТППУ). Следователно резултатите трябва да включват, но не само, следното:

1. Функционални, технически и експлоатационни спецификации, съответните данни, изискванията за интерфейса, сигурността и качеството.
2. Схематично представяне на цялостната архитектурата на системата. В него се описва как изискваните компоненти си взаимодействат и се съчетават. То трябва да се основава на анализ на различни конфигурации на системата, позволяващи интегриране на съществуващи информационни системи, като същевременно се гарантират изискваните функционалност и ефективност.

Генералният план включва:

1. Установяване на необходимите дейности за успешното внедряване на системата.
2. План за миграция, включващ последователност от етапи, водещи до междинни и проверими реални резултати — от сегашната рамка от информационни и комуникационни системи на различните заинтересовани страни до крайната система.
3. Подробен план за ориентирите за напредъка.
4. Оценка на рисковете за решаващите етапи на изпълнение на генералния план.
5. Оценка на общите разходи по време на жизнения цикъл, свързани с внедряването и експлоатацията на системата, заедно с план за последващи инвестиции и съответния анализ на разходите и ползите.

Описанието на управлението трябва да включва идентификация на подходящите структури, методи и процедури за управление в подкрепа на разработването и валидирането на системата, а впоследствие и на нейното внедряване и експлоатация при полеви условия, както и управлението през целия ѝ експлоатационен срок (включително уреждане на спорове между участващите страни съгласно разпоредбите на настоящата ТСОС).

7.2.4. Ориентири за напредъка

1. Не по-късно от два месеца след публикуването на настоящия регламент в *Официален вестник на Европейския съюз* трябва да се проведе първата среща между проектния екип и управителния комитет.
 - а) На първата среща проектният екип представя описание на проекта и работна програма за него, включително график. В описанието на проекта трябва да се разясняват задачите, организацията на проекта, ролите и отговорностите, както и методът за изпълнение на проекта, включително процеса на консултиране и информиране на всички заинтересовани страни.
 - б) На първата среща между проектния екип и управителния комитет ще се обсъдят и договорят съдържанието и степента на подробност на междинния доклад и на месечните доклади за напредъка, посочени в точка 7.2.2.1.

2. Проектният екип изпраща междинния доклад на управителния комитет не по-късно от пет месеца след първата среща.
3. Проектният екип изпраща резултатите на Комисията и на Европейската железопътна агенция не по-късно от 10 месеца след първата среща.
4. Европейската железопътна агенция представя препоръка относно представените на Комисията резултати не по-късно от два месеца след тяхното получаване.

7.3. **Етап 2 — разработване**

След изменението на настоящата ТСОС системата се разработва от всички заинтересовани участници.

7.4. **Етап 3 — внедряване**

След изменението на настоящата ТСОС системата се внедрява от всички заинтересовани участници.

7.5. **Управление на промените**

7.5.1. *Процедура за управление на промените*

Процедурите за управление на промените трябва да бъдат проектирани така, че да гарантират надлежен анализ на разходите и ползите от тези промени и контролираното им осъществяване. Тези процедури се определят, въвеждат, поддържат и управляват от Европейската железопътна агенция и включват:

- идентификация на техническите ограничения, които са в основата на промените,
- изявление кой носи отговорност за процедурите по осъществяване на промените,
- процедура по валидиране на промените, които трябва да се осъществят,
- политика за управление на промените, тяхното оповестяване, миграцията и внедряването,
- разпределение на отговорностите за управление на подробните спецификации, както и за осигуряване на качеството им и управлението на конфигурирането.

Съветът за контрол на промените (CCB — Change Control Board) включва Европейската железопътна агенция, представителните органи от железопътния сектор, представителен орган на продавачите на билети, представителен орган на пътниците и държавите-членки. Това участие на страните гарантира общ поглед върху промените, които е необходимо да се направят, както и цялостна оценка на последиците от тях. Впоследствие съветът за контрол на промените ще премине под егидата на Европейската железопътна агенция.

7.5.2. *Специфична процедура за управление на промените за технически документи, публикувани от Европейската железопътна агенция*

Техническите документи, цитирани в глава 4 от настоящата ТСОС (с изключение на стандартите, които са свързани с отворени въпроси) и изброени в приложение III към настоящия регламент, са публикувани от Европейската железопътна агенция съгласно член 5, параграф 8 от Директива 2008/57/ЕО.

Управлението на промените за тези технически документи се въвежда от Европейската железопътна агенция в съответствие със следните критерии:

1. Заявките за промени в техническите документи се представят или чрез националните органи по безопасността или посредством представителните органи от железопътния сектор на европейско равнище, определени в член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 881/2004, или чрез представителя на продавачите на билети, или чрез органа, разработил първоначалните спецификации, предхождащи техническите документи.
2. Европейската железопътна агенция събира и съхранява заявките за промени.

3. Европейската железопътна агенция представя заявките за промени на специализираната работна група към нея, която ги оценява и подготвя предложение, придружавано при необходимост от икономическа оценка.
4. След това Европейската железопътна агенция представя заявката за промяна и съответното предложение на съвета за контрол на промените, който утвърждава или отхвърля заявката за промяна, или отлага вземането на решение по нея.
5. Ако заявката за промяна не бъде утвърдена, Европейската железопътна агенция съобщава на заявителя причината за отхвърлянето или поисква от него допълнителна информация относно заявката за промяна.
6. Ако заявката за промяна бъде утвърдена, съответният технически документ се изменя.
7. Преди публикуването на изменения технически документ той трябва да бъде съобщен на Комисията заедно със заявката за промяна и нейната икономическа оценка.
8. Комисията текущо информира държавите-членки чрез комитета, създаден съгласно член 29, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО.
9. Новата версия на техническия документ и утвърдената заявка за промяна се публикуват на сайта на Европейската железопътна агенция.

Когато управлението на промените засяга елементи, които се използват съвместно с ТСОС „Телематични приложения за превоз на товари“ (TAF TSI), промените трябва да са съобразени в максималната възможна степен с тази вече прилагана ТСОС, за да се постигне оптимална синергия.

7.6. Специфични случаи

7.6.1. Въведение

Прилагането на следните специални разпоредби е позволено за специфичните случаи, посочени по-долу:

- а) състояния „Р“: постоянни състояния;
- б) състояния „Т“: временни състояния, при които се препоръчва планираната система да се достигне до 2020 г. (цел, формулирана в Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 1996 г. относно общностните насоки за развитието на трансевропейска транспортна мрежа ⁽¹⁾, изменено с Решение № 884/2004/ЕО ⁽²⁾).

7.6.2. Списък на специфични случаи

За настоящата ТСОС не се посочват специфични случаи.

8. ТЪЛКОВЕН РЕЧНИК

Определенията в настоящия тълковен речник се отнасят до термините, използвани в настоящата ТСОС.

Термин	Описание
Страна, искаща достъп	Означава лицензирано железопътно предприятие или, доколкото е разрешено в съответната държава-членка, друга страна, желаеща да получи влаков маршрут в действащото разписание за експлоатацията на нейната територия на железопътна услуга в търговски или обществен интерес. Такива упълномощени страни могат да бъдат например публични органи или всяка друга страна с договор за достъп; или международна група от такива страни, известна също така като кандидатстваща група или група от страни, искащи достъп

⁽¹⁾ ОВ L 228, 9.9.1996 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 167, 30.4.2004 г., стр. 1.

Термин	Описание
Принцип ACID	Съкращение от Atomicity, Consistency, Isolation, Durability — „атомарност, непротиворечивост, изолираност и устойчивост“ Това са четирите основни свойства, присъщи на всяка транзакция. Атомарност: при транзакция, в която участват два или повече отделни информационни елементи, се вземат под внимание или всички елементи, или никой от тях. Непротиворечивост: една транзакция създава ново валидно състояние на данните или при възникване на грешка връща всички данни в състоянието им преди започването на транзакцията. Изолираност: транзакция, която е в ход и все още не е валидирана, трябва да остане изолирана от всички други транзакции. Устойчивост: валидираните данни се записват в системата така, че да остават на разположение в правилното си състояние дори при възникване на неизправност и рестартиране на системата. Концепцията за ACID е описана в стандарта ISO/IEC 10026-1:1992 г., раздел 4. Всяко от горепосочените свойства може да бъде измерено спрямо базова стойност. Обикновено се определя управител или супервайзър на транзакции, който да осъществи прилагането на принципа ACID. В разпределени системи един начин за прилагане на ACID е чрез валидиране на два етапа (2PC), което гарантира, че или всички участващи в транзакцията сайтове трябва да се ангажират с нейното завършване, или никой от тях — в такъв случай транзакцията се анулира
Действителна(о) дата/време на пристигане	Означава действителната дата (и време) на пристигане на превозното средство
Очаквана(о) дата/време на пристигане	Означава очакваната дата (и време) на пристигане на превозното средство съгласно последната прогноза
Планирана(о) дата/време на пристигане	Означава датата (и времето) на пристигане на превозното средство съгласно разписанието
Очаквано закъснение на пристигането	Означава разликата по време между очакваната(ото) и планираната(ото) дата/време на пристигане
Действително закъснение на пристигането	Означава разликата по време между действителната(ото) и планираната(ото) дата/време на пристигане
По усмотрение на	Означава, че железопътното предприятие може само да решава въз основа на своя опит и на потребностите си
Предоставяща система	Означава електронна система, поддържаща каталога на транспортни услуги, за които техният доставчик упълномощава дистрибутори да издават документи за пътуване
Администратор на предоставяща система	Означава дружество, управляващо предоставяща система. Може да е превозвач
Упълномощен публичен орган	Означава публичен орган, който има по закон задължението или правото да предоставя на гражданите информация във връзка с пътувания; означава също публичния орган, който отговаря за прилагането на Регламент (ЕО) № 1371/2007 съгласно член 30, параграф 1 от регламента
Наличност	Означава информацията (транспортна услуга, вид на офертата, тарифа, други услуги), която пътникът действително може да получи в даден момент за определен влак. Да не се бърка с оферта, посочваща, че определена транспортна услуга, оферта, тарифа, друга услуга е предлагана при първоначалното планиране, но може вече да е разпродадена и следователно пътникът не може да я получи в даден момент за определен влак
Основен параметър	Означава всяко регулаторно, техническо или експлоатационно условие, което е от решаващо значение за оперативната съвместимост и изисква решение в съответствие с процедурата, изложена в член 21, параграф 2, преди разработване на проекти за ТСОС от общия представителен орган
Продажба	Означава продажбата на билет със или без резервация
Превозвач	Означава железопътното предприятие, действащо на договорен принцип, с което пътникът е сключил договора за превоз, или поредица от последователни железопътни предприятия, които носят отговорност по силата на този договор

Термин	Описание
Съвместен превозвач	Означава превозвач, свързан чрез споразумение за сътрудничество с един или повече други превозвачи за експлоатацията на транспортна услуга
Единствен превозвач	Означава превозвач, който експлоатира дадена транспортна услуга независимо от други превозвачи
Канал	Означава метода (като например чрез автомат за билети, информационни носители във влака, обществени уебслужби, продажби от разстояние, продажба на билети чрез мобилни устройства), по който дадена услуга (информация, продажба на билети, възстановяване на цената на билети, отговаряне на жалби и др.) се предоставя на пътника от дадено железопътно предприятие
Номер на вагона	Означава уникалния идентификационен номер на определен вагон
Комисия	Означава Европейската комисия
Продукт COTS	Означава предлаган на пазара готов продукт
Клиент	Означава лице, което възнамерява да закупи или закупува, или е закупило железопътен продукт за себе си или за друго(и) лице(а). Следователно клиентът може да се различава от пътника (вж. обяснението за пътник)
Декриптиране	Означава преобразуване на криптирани данни в тяхната първоначална форма
Закъснение	Означава разликата между планираното време на пристигане на пътника съгласно публикуваното разписание и действителното или очакваното време на неговото/нейното пристигане
Отклонение делта	Означава обусловеното от експлоатацията „закъснение или извързване“ спрямо планираното време съгласно разписанието
Действителна(о) дата/време на заминаване	Означава действителната дата (и време) на заминаване на превозното средство
Очаквана(о) дата/време на заминаване	Означава очакваната дата (и време) на заминаване на превозното средство съгласно последната прогноза
Планирана(о) дата/време на заминаване	Означава датата (и времето) на заминаване на превозното средство съгласно разписанието
Директива 2008/57/ЕО	Означава Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността
Действително закъснение на заминаването	Означава разликата по време между действителната(ото) и планираната(ото) дата/време на заминаване
Очаквано закъснение на заминаването	Означава разликата по време между очакваната(ото) и планираната(ото) дата/време на заминаване
Дисплей	Означава устройство за динамична визуализация, монтирано или в гарите или отвътре/отвън във влаковете с цел информиране на пътниците
Дистрибутор	Означава предприятие, предоставящо правни и технически възможности на издаващите билети да продават железопътни продукти или да осигуряват закупуването онлайн от клиентите на железопътни продукти. Освен това дистрибуторът може да предлага услуги на издаващите билети, като комбинира извършвани от различни превозвачи превози между начални и крайни точки в цялостно пътуване съгласно искането на пътника. Дистрибуторът може да е превозвач
Вътрешно пътуване	Означава пътуване с влак, при което пътникът не пресича граница на държава-членка
Вътрешна услуга за железопътен превоз на пътници	Означава услуга за железопътен превоз на пътници, при която не се пресича граница на държава-членка
Криптиране	Означава кодирането на данни
ERA	Вж. Европейска железопътна агенция

Термин	Описание
Съществени изисквания	Означава всички условия, изложени в приложение III към Директива 2008/57/ЕО, които трябва да бъдат спазвани от трансевропейската железопътна система, подсистемите и съставните елементи на оперативната съвместимост, включително интерфейсите
ОВП	Означава очакваното време на пристигане (на влака в гарата)
ОВП	Означава очакваното време на прехвърляне (на влак от един управител на инфраструктура към друг)
ОВО	Означава очакваното време на обмен (на влак между две железопътни предприятия)
Европейска железопътна агенция	Означава агенцията, създадена съгласно Регламент (ЕО) № 881/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за създаване на Европейска железопътна агенция
Цена	Означава такса, която трябва да се плати за превоз или услуга
Прогноза	Означава най-доброто предвиждане за определено събитие (например време на пристигане, заминаване или преминаване на влак)
Обект на прогнозата	Означава целева точка, за която е изготвена прогнозата. Може да се отнася до пристигането, заминаването, преминаването или прехвърлянето
Чуждестранна услуга за железопътен превоз на пътници	Означава услуга за железопътен превоз на пътници, която е била закупена от пътник в една страна, но се извършва в друга страна, различна от страната на закупуване
Продажба в чужбина	Означава продажбата на железопътен билет от издаващ билети, който не е (един от) превозвач(ите), експлоатиращ(и) влака, за който ще бъде използван билетът. Издаващият билети е установен в страна, различна от страната на превозвача(ите).
FTP	Съкращение от File Transfer Protocol Протокол за прехвърляне на файлове между компютърни системи в рамките на мрежа, прилагаща протокола TCP/IP
Изпълнение	Означава процеса на доставяне на продукта на клиента след неговото закупуване
Общи условия за превоз	Означава условията на превозвача под формата на общи условия или тарифи, които законно са в сила във всяка държава-членка и които чрез сключването на договора за превоз са станали неразделна част от него
Влак на обща цена	Означава влак, на който пътникът може да се качи само след закупуването на билет за общата цена
Точка на прехвърляне	Означава точката, в която отговорността преминава от един управител на инфраструктура към друг
HTTP	Съкращение от Hypertext Transfer Protocol — протокол за прехвърляне на хипертекст Протоколът за комуникации клиент/сървър, използван за връзка към сървърите в системата WWW
УИ (управител на инфраструктура)	Означава орган или предприятие, отговарящ(о) по-специално за изграждане и поддържане на железопътната инфраструктура. Това може да включва и управлението на системи за контрол и безопасност на инфраструктурата. Функциите на управител на инфраструктурата по даден коридор или част от коридор могат да бъдат разпределени между различни органи или предприятия
Управител на инфраструктура (УИ)	Вж. УИ
IRT	Съкращение от Integrated Reservation Tickets (билети с включена резервация) — означава вид железопътни билети, ограничени за ползване само за определен влак за определена(о) дата/време. Билет IRT може да бъде продаден само чрез онлайн транзакция между терминал за продажби и предоставящата система за съответния влак

Термин	Описание
Обмен между превозвачи	Означава прехвърлянето на контрола от едно железопътно предприятие към друго по практически съображения във връзка с експлоатацията, безопасността и отговорността. Примери: — последователни железопътни предприятия, — влакове със заместващи превозвачи, — обмен на информация между различни железопътни предприятия
Точка на обмен	Означава местонахождението, в което контролът върху влака се прехвърля от едно железопътно предприятие към друго железопътно предприятие По отношение на движението на влака, влакът се поема от другото железопътно предприятие, което притежава сега маршрута за следващата отсечка на пътя
Междинна точка	Означава местонахождението на начална или крайна точка на отсечка от пътя. Това може да бъде например точка на обмен, прехвърляне или маневриране
Международна услуга за железопътен превоз на пътници	Означава услуга за железопътен превоз на пътници, при която се пресича граница на поне една държава-членка
Международно пътуване	Означава пътуване с влак, при което се пресича границата на поне една държава-членка
Международна продажба	Означава продажбата на железопътен билет за международно пътуване
Съставен елемент на оперативната съвместимост	Означава елементарен компонент, група от компоненти, възел или цялостен блок на оборудване, включени или предназначени за включване в подсистема, от която пряко или косвено зависи оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система. Понятието за съставен елемент включва както материални обекти, така и нематериални обекти, като например софтуер
IP	Съкращение от Internet Protocol — интернет протокол
Издаващ билети	Означава предприятие, което продава билета и получава плащането. Може да бъде превозвач или дистрибутор. Издаващият билети е предприятието, посочено на билета със своя код и евентуално с логото си
Пътуване	Означава движението на пътник (или на няколко пътници, пътуващи заедно) от точка А до точка Б
„Плановик“ за пътувания	Означава информационна система, която е в състояние да предлага решения за осъществяването на пътувания. Решението за осъществяването на пътуване представлява съвкупност от една или повече търговски услуги за превоз, отговарящи поне на въпроса „Как мога да отида от точка А в точка Б в определена дата и време на заминаване/пристигане?“. Въпросът може да съдържа по-сложни допълнителни критерии, като например „по най-бързия начин“, „най-евтино“, „без прекачване“ и т.н. Пътникът може да намери сам решения за осъществяване на своето пътуване, като прибегне към различни информационни източници, или решението може да му/й бъде предложено от система за планиране на пътувания
Държател	Означава лицето, което в качеството си на собственик на превозно средство или притежаваш правото да го използва, експлоатира това превозно средство икономично и постоянно като средство за придвижване и е регистрирано като такъв в регистъра на подвижния състав
Номер на локомотива	Означава уникалния идентификационен номер на определена тягова единица
Предоставяне на разположение	Означава публикуването на информация или данни, при което може да се прилага контрол върху достъпа
Електронен билет „манифест по списък“ (Manifest on list)	Означава метод на изпълнение, при който клиентът извършва закупуването предварително (например от дома си) и получава само потвърждение — обикновено с референтен код. Предприятието, извършващо продажби от този вид, предоставя на организацията, проверяваща билетите, списък на всички пътници (и съответните референтни кодове), допуснати за качване в определения влак. Пътникът само заявява пред организацията, проверяваща билетите, своето желание да бъде допуснат във влака преди/след заминаването. Организацията, проверяваща билетите, проверява дали на пътника е разрешено да се качи/пребивава във влака

Термин	Описание
Пазарна цена	Вж. обща цена
Метаданни	Този термин означава просто данни относно други данни. Метаданните описват данни, софтуерни услуги и други компоненти, съдържащи се в информационната система на предприятието. Примери за различни видове метаданни: определения за стандартни данни, информация за местонахождение и маршрут, както и метаданни за управление на синхронизацията при разпространението на обменяни данни
Нотифицирани органи	Означава органите, които са отговорни за оценката за съответствието и пригодността за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост или за оценката на процедурата „ЕО“ за проверка на подсистемите
Влак NRT	Означава влак, на който пътникът може да се качи след закупуване на билет от вида NRT (билет без включена резервация), продаван за международни пътувания или в чужбина
NRT	Съкращение от Non integrated reservation tickets (билети без включена резервация) — това е начин за международна или чуждестранна продажба на железопътни билети, при който издаващият билети може да издаде билета на място без онлайн транзакция с предоставяща система. Билетите NRT винаги са отворени, т.е. договорът за превоз е валиден за определен период за всеки влак NRT, обслужващ посочения върху билета маршрут. За издаването на билет NRT издаващият билети се нуждае от списък на начални и крайни гари на влаковете („поредица“) и една или повече таблици с цените за съответните зони за разстояние. Резервацията може (а в някои случаи трябва) да се закупи заедно с билета
Оферта	Вж. наличност
Официален уебсайт	Означава публичния уебсайт на дружеството, чрез който на клиентите се оповестява търговска информация. Уебсайтът трябва да е машинно четим чрез спазване на насоките за достъпност на уебсъдържанието
Обслужване на едно гише	Международно партньорство между управители на железопътна инфраструктура за предоставяне на клиентите на единна точка за контакт със следните цели: поръчване на определени влакови маршрути за международни товарни превози; наблюдение на движението на целия влак; обикновено също и за фактуриране на такси за достъп до железопътните линии от името на управители на инфраструктурата
Пътник	Означава лице, което възнамерява да осъществи, осъществява или е осъществило пътуване, като използва транспортните услуги и други услуги на едно или повече железопътни предприятия. Може да се различава от клиента (вж. обяснението за клиент)
Маршрут	Означава инфраструктурния капацитет, необходим за движението на даден влак между две точки за определен период от време (път, определен във времето и пространството)
Номер на маршрута	Означава номера на определения влаков маршрут
Заплащане	Означава прехвърлянето на парични средства от една страна (например клиент) към друга (например дистрибутор). Заплащането обикновено е в замяна на предоставянето на превоз или услуга
Peer-to-Peer (мрежа от равноправни възли за комуникация „от точка до точка“)	Означава клас системи и приложни програми, които използват разпределени ресурси за осъществяване на особено важна функция по децентрализиран начин
Лице с намалена подвижност (ЛНП)	Означава лице, чиято способност за придвижване при ползване на транспорт е намалена поради физическо увреждане (сетивно или двигателно, постоянно или временно), умствен недостатък или увреждане, както и поради друга причина за инвалидност, или поради възраст, и чието състояние се нуждае от съответното внимание и от приспособяване на услугите, предоставяни на другите пътници, към неговите специални нужди
Перон	Означава зоната на гарата за слизване от влаковете и за качване на тях
Първични данни	Означава основните данни, използвани като базови за съобщенията или за осъществяването на функции и изчисляването на производни данни
ЛНП	Вж. лице с намалена подвижност

Термин	Описание
Продукт	Означава вид влак с определени видове услуги (например високоскоростен превоз, наличност на места за превоз на велосипеди, настаняване на ЛНП, наличност на кушет вагони и/или спални вагони, вагон-ресторант, бюфет и др.) със съответна цена и евентуално обвързани с определени условия
Оповестяване	Означава публикуването на информация или данни, при което не се прилага контрол върху достъпа
Железопътна система	Означава (както за „трансевропейска железопътна система“) съвкупността, описана в приложение I (Директива 2008/57/ЕО), състояща се от линиите и стационарните съоръжения на трансевропейската транспортна мрежа, изградени или модернизирани за конвенционален железопътен транспорт и за комбиниран железопътен транспорт, плюс подвижния състав, проектиран за движение по тази инфраструктура
Железопътно предприятие	Означава всяко публично или частно предприятие, основният предмет на дейност на което е предоставянето на услуги за железопътен превоз на товари и/или пътници, с изискването предприятието да осигурява топлиелната сила; това включва и предприятия, които осигуряват само топлиелната сила
Редовен или краткосрочен процес	Редовен процес означава процес, извършван в рамките на период с времетраене седем дни или повече. Краткосрочен процес означава процес, извършван в рамките на период с времетраене по-малко от седем дни
Пункт за наблюдение	Означава или точка на преминаване, използвана от управителя на инфраструктура за предоставяне на информация относно движението на влаковете (само) или точка, за която се изготвят прогнози
Регистър	Означава хранилище на данни, подобно на база от данни и речник на данните; обикновено включва обаче цялостна среда за система за управление на информацията. Той трябва да включва не само описания на структурите от данни (например обекти и елементи), но и метаданни, които представляват интерес за предприятието, формуляри за показване на данни върху екрана, отчети, програми и системи
Резервация	Означава разрешение, в писмена или в електронна форма, даващо право за ползване на определена услуга (превоз или оказване на помощ) при спазване на предварително потвърдени персонализирани условия за превоз
Система за резервации	Означава компютризирана система, използвана за съхраняване и извличане на информация и за извършване на транзакции, свързани с пътувания. Системата за резервации е в състояние да актуализира в реално време списъци с данни и е достъпна за агенции/търговци на дребно по цял свят
Търговец на дребно	Означава лице или предприятие, което продава на клиента билет без или със резервация за железопътна услуга. Като търговец на дребно може да действа железопътно предприятие (агент) или акредитирана пътническа агенция
Маршрут	Означава географската линия, свързваща началната точка на пътуване с крайната му точка
Отсечка на маршрут	Означава част от маршрут
ЖПП	Вж. железопътно предприятие
Пласмент	Вж. продажба
Услуги	Вж. транспортна услуга
Доставчик на услуга	Означава организацията, отговорна за предоставянето на всякакви услуги, свързани с превоза на пътници
Трябва	Означава, че определението е абсолютно задължително изискване на спецификацията
Краткосрочен процес	Вж. редовен или краткосрочен процес

Термин	Описание
Краткосрочна заявка за маршрут	Означава отделната заявка за маршрут съгласно член 23 от Директива 2001/14/ЕО поради допълнителни искания за превоз или експлоатационни нужди
SQL	Съкращение от Structured Query Language (Език за структурирани запитвания) Език, разработен от IBM и стандартизиран впоследствие от ANSI и ISO, който се използва при релационните бази от данни за създаване на записи, управление и извличане на данни
Заинтересовани страни	Означава всяко физическо лице или организация с основателен интерес към предоставянето на влакови услуги, като например: — железопътно предприятие, — доставчик на локомотиви, — доставчик на пътнически вагони, — доставчик на машинисти/влаков персонал, — управител на инфраструктура (УИ), — управител на парк, — оператор на ферибот, — работник, — продавач на билети, — пътник
Гара	Означава точка в железопътната инфраструктура, където пътнически влак може да започне пътуване, да спре или да завърши пътуване
Управител на гара	Означава организационна единица в държава-членка, на която е поверена отговорността за управлението на железопътна гара и която може да бъде и управител на инфраструктурата
Заместващ превозвач	Означава железопътно предприятие, което не е сключило договор за превоз с пътника, но на което железопътното предприятие — страна по договора е поверило, изцяло или отчасти, извършването на железопътния превоз
Тарифа	Означава определен набор от цени на билети, налични за даден влак за определен ден за определена отсечка от пътуването. Тарифите могат да бъдат групирани в различни категории (например публични тарифи, тарифи за групови пътувания и др.)
ТСО	Съкращение от Ticket Controlling Organisation — организация, проверяваща билетите (ОПБ). Това е организация, упълномощена да проверява билетите на пътниците: в повечето случаи е превозвач. При необходимост ОПБ трябва да предостави на дистрибуторите сертификати за сигурност за електронния билет от вида IRTHP (International Rail Ticket for Home Printing — международен железопътен билет за отпечатване у дома)
Технически документ	Означава технически документ, публикуван от Европейската железопътна агенция съгласно член 5, параграф 8 от Директива 2008/57/ЕО
Техническа спецификация за оперативна съвместимост	Означава спецификация, приета съгласно Директива 2008/57/ЕО, на която всяка подсистема или част от подсистема трябва да отговаря, за да бъдат удовлетворени съществените изисквания и осигурена оперативната съвместимост на железопътната система
ОВПВ	Вж. очаквано време на пристигане на влака
Трета страна	Означава всяко публично или частно предприятие, което не е железопътно предприятие или управител на инфраструктура, предоставящо услуги, които са допълнителни към транспортните услуги или във връзка с тях
Директен билет	Означава билет или билети, представляващи договор за превоз относно предоставяне на последователни железопътни услуги от едно или няколко железопътни предприятия
Билет	Означава материална или нематериална регистрация, даваща право на пътник за използване на договорна основа на една или повече търговски транспортни услуги, предлагани от едно или няколко железопътни предприятия
Билет на заминаване (Ticket On Departure)	Означава метод на изпълнение, при който клиентът извършва закупуването предварително (например от дома си) и получава билета в гарата на заминаване — на билетно гише или от автомат

Термин	Описание
Продавач на билети	Означава продавач на дребно на железопътни транспортни услуги, сключващ договори за превоз и продавач билети от името на железопътно предприятие или за своя собствена сметка
Разписание	Означава списъка на търговски транспортни услуги, предлагани от дадено железопътно предприятие през определен период от време
TOD	Вж. билет на заминаване (Ticket On Departure)
Туроператор	Организатор или продавач на дребно, който не е железопътно предприятие, по смисъла на член 2, точки 2 и 3 от Директива 90/314/ЕИО
Очаквано време на пристигане на влака	Означава очакваното време на пристигане на влака в определена точка — например точка на прехвърляне, точка на обмен или крайното местоназначение на влака
Влаков маршрут	Означава определения във времето и пространството път на влака
Прекъсване на движението на влака	Означава, че въз основа на местни обстоятелства в дадения момент и по мнение на участващите страни не е известно кога влакът ще продължи движението си. Ако закъснението е известно, управителят на инфраструктурата изпраща съобщение с прогноза относно движението на влака
Трансевропейска железопътна мрежа	Означава железопътната мрежа съгласно описанието в приложение I към Директива 2008/57/ЕО
Договор за превоз	Означава договор за възмезден или безплатен превоз между железопътно предприятие или продавач на билети и пътника за предоставяне на една или повече транспортни услуги
Вид транспорт	Означава общ вид превозно средство, способно да транспортира пътници (влак, самолет, автобус и др.)
Транспортна услуга	Означава търговска транспортна услуга или транспортна услуга по договор за обществена услуга, свързваща две или повече пространствено отдалечени точки, предлагана от железопътно предприятие съгласно публикувано разписание. Дадена транспортна услуга обикновено се извършва с определен вид транспорт
Доставчик на транспортна услуга	Означава всяко публично или частно дружество с разрешение да извършва вътрешни или международни пътнически превози. Доставчикът на транспортна услуга признава документите за пътуване, издадени от акредитирани пунктове за продажба на своите дистрибутори. Той изпълнява ролята на договорния превозвач, с когото пътникът е сключил договор за превоз. Изпълнението на транспортната услуга може да бъде поверено изцяло или отчасти на заместващ превозвач
TCOS	Вж. техническа спецификация за оперативна съвместимост
XML	Съкращение от Extended Mark-up Language — Разширен език за маркиране
XQL	Съкращение от Extended Structured Query Language — Разширен език за структурирани запитвания

ПРИЛОЖЕНИЕ II

СПИСЪК НА ОТВОРЕНИТЕ ВЪПРОСИ

В съответствие с член 5, параграф 6 от Директива 2008/57/ЕО бяха установени следните отворени въпроси:

Точка	Отворени въпроси
4.2.2.1.	Технически документ за процеса и използваната за него информация по отношение на тарифните данни за вътрешни продажби
4.2.10.	Стандарт за третиране на защитните елементи за дистрибуцията на продукти
4.2.11.2	Стандарт за европейски „билет на заминаване“ (Ticket On Departure) и за европейски „манифест по списък“ (Manifest On List)
4.2.11.3	Технически документ или стандарт за методи за пряко изпълнение, които са обвързани с билета и/или резервацията и с вида на информационния носител за вътрешни продажби
4.2.11.4	Технически документ или стандарт за методи за непряко изпълнение, които са обвързани с билета и/или резервацията и с вида на информационния носител за вътрешни продажби
4.2.22	Стандарт за обмен на информация за цените на билетите в контекста на връзката с други видове транспорт

ПРИЛОЖЕНИЕ III

СПИСЪК НА ТЕХНИЧЕСКИТЕ ДОКУМЕНТИ, ПОСОЧЕНИ В НАСТОЯЩАТА ТСОС

Означение	Заглавие
B.1. (V1.1)	Компютризирано изготвяне и обмен на тарифни данни, предназначени за международни или чуждестранни продажби — билети без включена резервация (NRT)
B.2. (V1.1)	Компютризирано изготвяне и обмен на тарифни данни, предназначени за международни или чуждестранни продажби — билети с включена резервация (IRT)
B.3. (V1.1)	Компютризирано изготвяне и обмен на тарифни данни, предназначени за международни или чуждестранни продажби — специални оферти
B.4. (V1.1)	Ръководство за прилагане на съобщения EDIFACT относно обмена на данни за разписанията
B.5. (V1.1)	Електронна резервация на места/легла и електронно изготвяне на документи за пътуване — обмен на съобщения
B.6. (V1.1)	Електронна резервация на места/легла и електронно изготвяне на документи за пътуване (стандарт RCT2)
B.7. (V1.1)	Международен железопътен билет за отпечатване у дома
B.8. (V1.1)	Стандартно цифрово кодиране за железопътни предприятия, управители на инфраструктура и други дружества, участващи във вериги за железопътен транспорт
B.9. (V1.1)	Стандартно цифрово кодиране за местонахождения
B.10 (V1.1)	Електронна резервация на помощ за лица с намалена подвижност — обмен на съобщения
B.30. (V1.1)	Схема — каталог на съобщения/набори от данни, необходими за комуникацията ЖПП/УИ съгласно ТСОС ТППУ

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

СПИСЪК НА ТАРИФИ, ПРЕДНАЗНАЧЕНИ ЗА МЕЖДУНАРОДНИ ИЛИ ЧУЖДЕСТРАННИ ПРОДАЖБИ**В.1. Тарифи за билети без включена резервация (NRT)**

Тарифните данни за билети без включена резервация трябва да бъдат със следното основно съдържание:

- серия,
- продукти,
- услуги,
- кодове на превозвачите,
- таблици с цени,
- списък на гарите.

Тарифите за билети без включена резервация трябва да бъдат предоставени на разположение поне три месеца преди влизането на тарифите в сила.

В.2. Тарифи за билети с включена резервация (IRT)

Тарифните данни за билети с включена резервация трябва да бъдат със следното основно съдържание:

- тарифи,
- тарифни зони,
- използвани карти с пазарни цени,
- видове изключения,
- условия за продажба,
- условия на обслужване след продажба,
- таблици с цени,
- списък на гарите/зоните.

Тарифите за билети с включена резервация трябва предварително да бъдат предоставени на разположение съгласно условията за тяхната продажба.

В.3. Специални тарифи

Данните за специалните тарифи трябва да бъдат със следното основно съдържание:

- офертата и нейните условия,
- цени на билети,
- добавки,
- разрешения,
- брой на пътниците/придружаващите пътници и техните категории,
- видове намаления,
- видове изключения,
- условия за продажба,
- условия на обслужване след продажба,

— такси за резервация,

— серия,

— влакове, включително тяхната категория и съоръженията им.

Специалните тарифи трябва предварително да бъдат предоставени на разположение съгласно условията за тяхната продажба.

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 455/2011 НА КОМИСИЯТА**от 11 май 2011 година****за определяне на фиксирани стойности при внос за определяне на входната цена на някои плодове и зеленчуци**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1234/2007 на Съвета от 22 октомври 2007 г. за установяване на обща организация на селскостопанските пазари и относно специфични разпоредби за някои земеделски продукти („Общ регламент за ООП“) ⁽¹⁾,като взе предвид Регламент (ЕО) № 1580/2007 на Комисията от 21 декември 2007 г. за определяне на правила за прилагане на регламенти (ЕО) № 2200/96, (ЕО) № 2201/96 и (ЕО) № 1182/2007 на Съвета в сектора на плодовете и зеленчуците ⁽²⁾, и по-специално член 138, параграф 1 от него,

като има предвид, че:

в изпълнение на резултатите от Уругвайския кръг от многостранните търговски преговори Регламент (ЕО) № 1580/2007 посочва критерии за определяне от Комисията на фиксирани стойности при внос от трети страни за продуктите и периодите, посочени в приложение XV, част А от посочения регламент,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Фиксираните стойности при внос, посочени в член 138 от Регламент (ЕО) № 1580/2007, са определени в приложението към настоящия регламент.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на 12 май 2011 година.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 11 май 2011 година.

За Комисията,
от името на председателя,
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

Генерален директор на Генерална дирекция
„Земеделие и развитие на селските райони“

⁽¹⁾ ОВ L 299, 16.11.2007 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 350, 31.12.2007 г., стр. 1.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Фиксирани стойности при внос за определяне на входната цена на някои плодове и зеленчуци

(EUR/100 kg)

Код по КН	Кодове на трети страни ⁽¹⁾	Фиксирана вносна стойност
0702 00 00	MA	50,3
	TN	107,9
	TR	73,3
	ZZ	77,2
0707 00 05	TR	108,9
	ZZ	108,9
0709 90 70	MA	86,8
	TR	113,8
	ZZ	100,3
0709 90 80	EC	27,0
	ZZ	27,0
0805 10 20	EG	56,6
	IL	59,9
	MA	43,8
	TN	54,9
	TR	74,4
	ZZ	57,9
0805 50 10	TR	54,8
	ZZ	54,8
0808 10 80	AR	96,6
	BR	75,3
	CA	107,1
	CL	85,2
	CN	110,3
	NZ	119,2
	US	143,7
	UY	58,3
	ZA	77,8
	ZZ	97,1

⁽¹⁾ Номенклатура на страните, определена с Регламент (ЕО) № 1833/2006 на Комисията (ОВ L 354, 14.12.2006 г., стр. 19). Код „ZZ“ означава „друг произход“.

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 456/2011 НА КОМИСИЯТА**от 11 май 2011 година****относно изменение на представителните цени и размера на допълнителните вносни мита за някои продукти от сектора на захарта, определени с Регламент (ЕС) № 867/2010 за 2010/11 пазарна година**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1234/2007 на Съвета от 22 октомври 2007 година за установяване на обща организация на селскостопанските пазари и относно специфични разпоредби за някои земеделски продукти (Общ регламент за ООП) ⁽¹⁾,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 951/2006 на Комисията от 30 юни 2006 г. относно правилата за прилагане на Регламент (ЕО) № 318/2006 на Съвета по отношение на обмена с трети страни в сектора на захарта ⁽²⁾, и по-специално член 36, параграф 2, втора алинея, второ изречение,

като има предвид, че:

- (1) Размерът на представителните цени и допълнителните вносни мита, приложими за бяла захар, сурова захар и

някои сиропи, за 2010/11 пазарна година се определя от Регламент (ЕС) № 867/2010 на Комисията ⁽³⁾. Тези цени и мита са последно изменени с Регламент (ЕС) № 438/2011 на Комисията ⁽⁴⁾.

- (2) Данните, с които Комисията разполага понастоящем, предполагат изменение на посочения размер в съответствие с правилата и процедурите, предвидени в Регламент (ЕО) № 951/2006,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Представителните цени и допълнителните вносни мита, приложими за продуктите, посочени в член 36 от Регламент (ЕО) № 951/2006, определени в Регламент (ЕС) № 867/2010, за 2010/11 пазарна година, се изменят и се съдържат в приложението към настоящия регламент.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на 12 май 2011 година.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 11 май 2011 година.

За Комисията,
от името на председателя,
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

Генерален директор на Генерална дирекция
„Земеделие и развитие на селските райони“

⁽¹⁾ ОВ L 299, 16.11.2007 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 178, 1.7.2006 г., стр. 24.

⁽³⁾ ОВ L 259, 1.10.2010 г., стр. 3.

⁽⁴⁾ ОВ L 118, 6.5.2011 г., стр. 6.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Изменен размер на представителните цени и на допълнителните вносни мита за бяла захар, сурова захар и продуктите с код по КН 1702 90 95, приложим считано от 12 май 2011 година

(EUR)

Код по КН	Размер на представителната цена за 100 kg нето от съответния продукт	Размер на допълнителното мито за 100 kg нето от съответния продукт
1701 11 10 ⁽¹⁾	43,09	0,00
1701 11 90 ⁽¹⁾	43,09	1,98
1701 12 10 ⁽¹⁾	43,09	0,00
1701 12 90 ⁽¹⁾	43,09	1,68
1701 91 00 ⁽²⁾	42,65	4,67
1701 99 10 ⁽²⁾	42,65	1,54
1701 99 90 ⁽²⁾	42,65	1,54
1702 90 95 ⁽³⁾	0,43	0,26

⁽¹⁾ Определяне за стандартното качество, както е посочено в приложение IV, точка III от Регламент (ЕО) № 1234/2007.

⁽²⁾ Определяне за стандартното качество, както е посочено в приложение IV, точка II от Регламент (ЕО) № 1234/2007.

⁽³⁾ Определяне за 1 % съдържание на захароза.

IV

(Актове, приети преди 1 декември 2009 г. по силата на Договора за ЕО, Договора за ЕС и Договора за Евратом)

РЕШЕНИЕ НА НАДЗОРНИЯ ОРГАН НА ЕАСТ

№ 343/09/COL

от 23 юли 2009 година

относно търговските сделки с недвижими имоти, извършвани от община Time по отношение на недвижими имоти с номера 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70, 2/32

(Норвегия)

НАДЗОРНИЯТ ОРГАН НА ЕАСТ ⁽¹⁾,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство ⁽²⁾, и по-специално членове 61—63 и протокол 26 към него,

като взе предвид Споразумението между държавите от ЕАСТ за създаване на Надзорен орган и Съд ⁽³⁾, и по-специално член 24 от него,

като взе предвид член 1, параграф 3 от част I и член 4, параграф 4 и член 7, параграф 2 от част II на протокол 3 към Споразумението за надзор и съд ⁽⁴⁾,

като взе предвид Насоките на Надзорния орган относно прилагането и тълкуването на членове 61 и 62 от Споразумението за ЕИП ⁽⁵⁾, и по-конкретно главата относно елементите на държавна помощ при продажба на земя и сгради от публични органи,

като взе предвид решението на Надзорния орган от 14 юли 2004 г. относно разпоредбите за изпълнение, посочени в член 27 от част II на протокол 3 ⁽⁶⁾,

⁽¹⁾ Наричан по-долу „Надзорният орган“.

⁽²⁾ Наричано по-долу „Споразумението за ЕИП“.

⁽³⁾ Наричано по-долу „Споразумението за надзор и съд“.

⁽⁴⁾ Наричан по-долу „протокол 3“.

⁽⁵⁾ Насоки за прилагане и тълкуване на членове 61 и 62 от Споразумението за ЕИП и член 1 от протокол 3 към Споразумението за надзор и съд, приети и издадени от Надзорния орган на 19 януари 1994 г. (ОВ L 231, 3.9.1994 г., стр. 1, и притурка за ЕИП № 32, 3.9.1994 г., стр. 1). Насоките са последно изменени на 10 юни 2009 г. (наричани по-долу „Насоки относно държавната помощ“). Актуализираната версия на Насоките относно държавната помощ е публикувана на страницата на Надзорния орган в Интернет: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>

⁽⁶⁾ Решение № 195/04/COL от 14 юли 2004 г. (ОВ L 139, 25.5.2006 г., стр. 37 и притурка за ЕИП № 26, 25.5.2006 г., стр. 1), изменено с Решение № 319/05/COL от 14 декември 2005 г. (ОВ L 113, 27.4.2006 г., стр. 24 и притурка за ЕИП № 21, 27.4.2006 г., стр. 46). Консолидираната версия на Решение № 195/04/COL може да бъде намерена на уебсайта на Надзорния орган: <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>

като покани заинтересованите страни да представят коментарите си в съответствие с тези разпоредби ⁽⁷⁾ и като взе предвид техните коментари,

като има предвид, че:

I. ФАКТИ

1. ПРОЦЕДУРА

На 3 март 2007 г. Надзорният орган получи оплакване от асоциация, наречена Aksjonsgruppa „Ta vare på trivelige Bryne“, относно продажбите на недвижими имоти с номера 1/152, 1/301, 1/630, 4/165 в община Time от общинските органи на два различни частни субекта, както и за продажба на право на собственост с номер 2/70 (стадион Bryne, който включва и право на собственост с номер 2/32) от Bryne fotballklubb, дадено по-рано на клуба от общината, на частен инвеститор (док. № 414270). С писмо от 9 май 2007 г. частният инвеститор г-н Gunnar Otna изпрати жалба до Надзорния орган относно продажбата от община Time на един от недвижимите имоти, посочени по-горе, а именно номер 4/165.

След размяна на кореспонденция и информация с норвежките органи ⁽⁸⁾ на 19 декември 2007 г. Надзорният орган реши да открие официална процедура по разследване относно продажбата на горепосочените парцели. Решение № 717/07/COL на Надзорния орган за откриване на процедурата бе публикувано в Официален вестник на Европейския съюз и в притурката за ЕИП към него ⁽⁹⁾.

Норвежките органи представиха коментари относно решението за откриване на процедурата с писмо от 21 февруари 2008 г. (док. № 466024). Надзорният орган прикани заинтересованите страни да представят своите коментари. Надзорният орган

⁽⁷⁾ ОВ С 138, 5.6.2008 г., стр. 30 и притурка за ЕИП № 31, 5.6.2008 г., стр. 1.

⁽⁸⁾ За допълнителни уточнения относно размяната на кореспонденция вж. Решение № 717/07/COL на Надзорния орган, публикувано на уебсайта на Надзорния орган: http://www.eftasurv.int/fieldsofwork/fieldstateaid/stateaidregistry/sadecnor07/717_07_col.pdf.

⁽⁹⁾ Виж. бележка под линия на стр. 7.

получи коментари от две заинтересовани страни⁽¹⁰⁾. С писмо от 24 юли 2008 г. (док. № 485974) Надзорният орган препрати тези коментари на норвежките органи. С писмо от 13 август 2008 г. (док. № 488289) норвежките органи уведомиха Надзорния орган, че нямат допълнителни коментари.

2. ОПИСАНИЕ НА РАЗГЛЕЖДАНИТЕ ТЪРГОВСКИ СДЕЛКИ

2.1. ПРОДАЖБА НА ПРАВА НА СОБСТВЕНОСТ С НОМЕРА 1/152, 1/301 И 1/630 НА GRUNNSTEINEN AS

Чрез договор за продажба от 25 август 2007 г.⁽¹¹⁾, община Time продаде права на собственост с номера 1/152 (1 312 квадратни метра), 1/301 (741 квадратни метра) и 1/630 (1 167 квадратни метра) в центъра на Bryne, общинския център на община Time, на частното дружество за недвижими имоти Grunnsteinen AS. Съгласно предоставените обяснения изглежда, че инициативата за сключване на договора е предприета от купувачите и преди продажбата не е организирана публична тръжна процедура⁽¹²⁾. Grunnsteinen не е заплатило нищо за недвижимите имоти, като вместо да извърши обичайно плащане е поело ангажимент да изгради общо 65 паркоместа⁽¹³⁾. Клауза 7 от договора с Grunnsteinen предвижда, че правата на собственост върху недвижимото имущество следва да бъдат прехвърлени единствено след завършване на паркоместата, най-късно до края на 2008 г. Освен това клауза 1 постановява, че подземният паркинг ще се регистрира като отделно право на собственост в поземления регистър, когато бъде прехвърлен обратно на община Time.

Клауза 1 от договора⁽¹⁴⁾ гласи, че към момента на сключване на договора недвижимите имоти са предвидени за жилищни зони и зони за обществена пътна мрежа/паркинги.

Съгласно клауза 1 от договора Grunnsteinen AS е поело ангажимент да построи *подземни* паркоместа върху имота с право на собственост с номер 1/152, 65 от които да бъдат прехвърлени на община Time след като бъдат изградени (клаузи 1 и 5 от договора). Според общинските органи плащането за правото на собственост с номер 1/152 се е заключавало в компенсиране на съществуващите 44 паркоместа върху имота със съответните места в подземния паркинг. Що се отнася до правата на собственост с номера 1/301 и 1/630, общината е възложила оценка на стойността на един от недвижимите имоти с право на собственост с номер 1/630, извършена според твърденията на общината от Eiendomsmegler 1. Оценката на право на собственост с номер 1/630, в която е било заключено, че пазарната стойност възлиза на 600 NOK за квадратен метър, бе представена на Надзорния орган преди откриването на официалната

процедура по разследване⁽¹⁵⁾. В отговор на исканията на Надзорния орган норвежките органи първоначално представиха изчисления, направени от строителната фирма Skanska Norge AS, които показват, че цената за едно паркоместо в подземен паркинг възлиза приблизително на 150 000 NOK без ДДС и разходите за закупуване/наемане на земята⁽¹⁶⁾. Въз основа на тези разчети норвежките власти заявиха, че пазарната цена за права на собственост с номера 1/301 и 1/630 на база оценката на стойността, би била 2 516 400 NOK⁽¹⁷⁾, докато стойността на допълнителните 21 паркоместа, които Grunnsteinen е поело ангажимент да построи за общината, бе оценена на 2 625 000 NOK⁽¹⁸⁾. Следователно стойността на тези два недвижими имота би била напълно компенсирана от Grunnsteinen чрез изграждането на 21 допълнителни паркоместа.

В отговор на искането за информация от страна на Надзорния орган в решението за откриване на официална процедура по разследване бяха представени нови оценки на стойността на недвижимите имоти, както и изчисления на цената на паркинга за автомобили.⁽¹⁹⁾ Новите оценки на стойността бяха извършени от фирмата оценител на активи ОРАК. На базата на метода за определяне на цена на земята⁽²⁰⁾, ОРАК изчисли пазарна стойност в размер на 3,2 млн. NOK за недвижимите имоти, продавани *en bloc*. Според ОРАК сградата върху право на собственост с номер 1/301 е негодна и подлежи на събаряне, което се явява тежест по отношение на недвижимия имот. Разходите за събаряне се изчисляват на 150 000 NOK. Оценката на ОРАК също така включва оценка на разходите за паркоместата. На база най-малко 25 квадратни метра за едно паркоместо (съгласно изискванията на държавните разпоредби) и разходи за строителство в размер на 5 200 NOK за квадратен метър (на база опит) ОРАК получава цена от 130 000 NOK на паркоместо или 8 450 000 NOK за 65 паркоместа.

2.2. ПРОДАЖБА НА ПРАВО НА СОБСТВЕНОСТ С НОМЕР 4/165 НА BRYNE INDUSTRIEPARK AS

На 31 август 2005 г. община Time и частното дружество за недвижими имоти Bryne Industripark AS са подписали договор за продажба на право на собственост с номер 4/165 в Haland, Time.⁽²¹⁾ Правото на собственост включва 56 365 квадратни метра земя с индустриално предназначение, а продажната цена е била определена на 4,7 млн. NOK (или приблизително 83 NOK за квадратен метър). Към момента на подписване на договора районът е предназначен за индустриални цели,

⁽¹⁰⁾ Документи № 484855 (коментари на Норвежката футболна федерация с дата 4 юли 2008 г.), № 485026 (коментари на юридическата фирма Arntzen de Besche от името на Bryne fotballklubb от 8 юли 2008 г.) и № 485461 (коментари на юридическата фирма Selmer от името на Vålerenga football от 8 юли 2008 г.).

⁽¹¹⁾ Наричан по-долу „Договорът Grunnsteinen“.

⁽¹²⁾ Отговор на Норвегия на първото искане за информация от Надзорния орган (док. № 427879), отговор на въпрос 1, буква д).

⁽¹³⁾ Отговор на Норвегия на първото искане за информация от Надзорния орган (док. № 427879), въпрос 1, буква д).

⁽¹⁴⁾ Отговор на Норвегия на първото искане за информация от Надзорния орган (док. № 427879, приложение 1).

⁽¹⁵⁾ Отговор на Норвегия на първото искане за информация от Надзорния орган (док. № 427879, приложение 2). В отговора на Норвегия се изтъква, че оценката на стойността засяга права на собственост номера 1/301 и 1/630. Това обаче не е отразено в самата оценка, а от броя квадратни метри, посочени там, не става ясно, че са взети предвид и двата недвижими имота.

⁽¹⁶⁾ Отговор на Норвегия на първото искане за информация от Надзорния орган (док. № 427879, приложение 5).

⁽¹⁷⁾ Това изглежда се основава на стойност от 600 NOK за квадратен метър плюс стойността на сградата върху право на собственост № 1/301. На Надзорния орган не е предоставена оценка на сградата.

⁽¹⁸⁾ Това се основава на първоначалните изчисления на общината относно разходите в размер на 125 000 NOK, представени в документацията с обща информация за разискванията в общинския съвет (док. № 413558, стр. 16—17). Оценката на Skanska изглежда е получена на по-късен етап.

⁽¹⁹⁾ Коментари на Норвегия по решението на Надзорния орган за откриване на процедурата, док. № 466024, приложение 3.

⁽²⁰⁾ На норвежки: „Tomtebelastningsmetoden“.

⁽²¹⁾ Док. № 413558, стр. 19 и следващи.

но подробният регулационен план не е бил приет поради възражения от страна на Публичната пътна администрация. Договорът съдържа клауза за дължими възстановявания (клауза 7) за община Time, в случай че недвижимите имоти не са застроени или не са въведени в експлоатация 5 години след датата на влизане във владение.

Към момента на сключване на договора недвижимите имоти са се състояли от неблагоустроена земя. В меморандума на общинския съвет, с който е бил одобрен договорът, общинската администрация посочва, че сключването на договор за благоустройство трябва да бъде условие за продажбата на земята. Според общинските органи новите подробни регулационни разпоредби са били приети на 30 август 2007 г. и според тях имотът е определен за спортни цели (22). В договора за продажба е постановено, че на база регулацията трябва да бъде сключен договор за благоустройство. Към момента на внасяне на коментари по решението за откриване на процедурата норвежките органи представиха разчет на разходите за възложеното благоустройство от консултантската фирма Asplan Viak и оферта за строителни дейности, представена от местна строителна фирма (23).

Общината потвърждава, че преди продажбата не е била организирана публична тръжна процедура, като продажбата е била съществена вследствие на инициатива от страна на купувача, но твърди, че земята е била рекламирана на уебсайта на общината през 2003—2004 г. От административния меморандум, направен преди продажбата, става видно, че определената цена се базира на цената, на която община Time е закупила имота през 1999 г., към която са добавени капиталови разходи, разходи за регулация и административни разходи. Следователно цената е била определена в съответствие с общия принцип на общината за продажба на индустриална собственост, а именно продажба по цена на придобиване. (24)

Жалбоподателят твърди, че цената за този вид собственост следва да бъде от порядъка на 400 NOK за квадратен метър, въз основа на оценка, предполагаемо извършена от независим оценител на активи през януари 2007 г. (25) В потвърждение на това обаче не е представена никаква документация. Общинските органи поддържат твърдението, че пазарната цена в тази зона би била в диапазона между 80 и 115 NOK за квадратен метър, въз основа на продажби на подобни имоти между частни лица в района. (26) В отговор на искането за информация от страна на Надзорния орган в решението за откриване на официалната процедура по разследване норвежките органи представиха оценка на стойността, извършена от ОРАК. Оценката на ОРАК разглежда земята според нейната регулация към момента на договора, т.е. за индустриални цели, а не за спортни цели съгласно по-късните регулационни разпоредби. Оценката не се основава на експлоатационния метод, а на продажната стойност, определена като „цената, за която се счита, че няколко независими заинтересовани страни са склонни да платят към деня

на оценяване“. В разглеждания случай тази цена е била определена с оглед на продажните цени, получени за „подобни имоти в региона“. В оценката се заключава, че пазарната цена не може да бъде определена със сигурност, но че вероятно ще бъде в диапазона 80—100 NOK за квадратен метър.

2.3. ПРОДАЖБА НА ПРАВА НА СОБСТВЕНОСТ С НОМЕРА 2/70 И 2/32 НА BRYNE FOTBALLKLUBB

2.3.1. Договорът за продажба

С договор от 8 август 2003 г. (27) община Time е прехвърлила терена на стадион Bryne (права на собственост с номера 2/32 и 2/70 с площ от около 53 000 квадратни метра) на Bryne fotballklubb (Bryne FK). (28) Сградите върху имота (включително трибуната) вече са били собственост на футболния клуб и е имало сключени договори за наем на земята. (29) Изглежда на този имот остава само една сграда, която не принадлежи на Bryne fotballklubb, и се е предвиждало правата на общината по договора за наем със собственика на сградата да бъдат поети от футболния клуб. (30)

Съгласно клауза 2 от договора Bryne права на собственост с номера 2/32 и 2/70 са прехвърлени на Bryne FK без заплащане. Освен това общината е заплатила всички разходи, свързани с прехвърлянето на недвижимия имот, като парцелиране, измерване и др. Правата на собственост обхващат приблизително 53 000 квадратни метра, като договорът предвижда изрично имотът да се използва преди всичко за спортни цели.

От клауза 1 от договора следва, че футболният клуб е поискал прехвърляне на правата на собственост върху земята. Целта е била да се увеличат активите на клуба, което да му позволи да направи подобрения на футболното игрище в съответствие с изискванията, на които трябва да отговарят игрищата, използвани в Tippeligaen (норвежката Висша лига). Съставените от общината меморандуми показват, че за клуба е било от съществено значение да може да залага имота като обезпечение по кредити, въпреки вероятността неговата стойност да бъде занижена поради разпоредбата в договора, според която имотът може да се използва само за спортни цели.

В отговор на искането за информация от страна на Надзорния орган в решението за откриване на официалната процедура по разследване, норвежките органи представиха оценка на стойността на земята на стадиона към момента на прехвърлянето. Оценката е била извършена от ОРАК. ОРАК получава продажна стойност в размер на 2 650 000 NOK въз основа на оценката на земята като земя, която ще се използва за спортни съоръжения.

(27) Наричан по-долу „Договорът Bryne“.

(28) Док. № 413558, стр. 29 и отговор на Норвегия на първото искане за информация от Надзорния орган (док. № 427879, приложение 29). От документацията по продажбата става видно, че общината на свой ред е откупила земята от футболния клуб за 1 млн. NOK през 1996 г. Надзорният орган не разполага с допълнителна информация във връзка с тази продажба.

(29) Договори за наем на земята, представени от Норвегия, приложения 18 и 19 към отговора на Норвегия на първото искане за информация на Надзорния орган (док. № 427879).

(30) Вж. приложение 24 към отговора на Норвегия на първото искане за информация от Надзорния орган (док. № 427879).

(22) Коментари на Норвегия на решението на Надзорния орган за откриване на процедурата, док. № 466024, бележка под линия 9.

(23) Коментари на Норвегия на решението на Надзорния орган за откриване на процедурата, док. № 466024, приложения 8 и 9.

(24) Док. № 413558, стр. 16—17.

(25) Вж. док. № 413558 (първоначална жалба) и отново в коментарите на Aksjongsgruppa към отговора на Норвегия, док. № 477440.

(26) Отговор на Норвегия на първото искане за информация от Надзорния орган (док. № 427879, приложения 13—17).

Жалбоподателят твърди, че през 2007 г. Bryne FK е планирал да продаде стадиона на Førum Jæren за 50 млн. NOK. Било е запланувано в Håland да бъде построен нов стадион върху земята, купена от Bryne Industripark AS (както беше посочено по-горе). В отговор на искането за информация от страна на Надзорния орган норвежките органи потвърдиха, че между Bryne FK и Førum Jæren е било подписано писмо за намерение относно право на собственост с номер 2/70, но не бяха в състояние да представят копие от него. През 2008 г. обаче тези сделки изглежда са били отменени, тъй като разходите за строителство на запланувания стадион в Håland са се оказали значително по-високи от очакваното.⁽³¹⁾

2.3.2. Bryne FK

Получателят на земята, Bryne FK, е местен футболен клуб, който понастоящем играе в така наречената „Adesso League“ (Първа дивизия). Bryne FK е регистриран във фирмения регистър като организация с нестопанска цел⁽³²⁾, но футболният клуб също така е учредил дружество с ограничена отговорност, Bryne Football AS.

Съгласно информацията, представена от норвежките органи⁽³³⁾, през 2001 г. клубът и дружеството с ограничена отговорност са сключили споразумение за сътрудничество, основано на стандартно споразумение, разработено от норвежката футболна федерация, за сътрудничество между подразделенията със стопанска и с нестопанска цел на даден отбор. Според условията на споразумението⁽³⁴⁾, дружеството с ограничена отговорност, тогава наречено Bryne Fotball ASA, е било натоварено със следните икономически дейности: договори за спонсорство, продажба на медийни и телевизионни права и рекламна площ, продажба и отдаване под наем на аксесоари на привържениците на клуба, използване на тренинговите и играчите с рекламни цели, търговска експлоатация на името и логото на клуба, продажба на билети за домакинските мачове на клуба и договори, свързани с развиване на дейност за бинго игри. От друга страна, Bryne FK е бил отговорен за всички дейности, свързани със спорта, като тренировъчни занимания и селекция на отборите, график на мачовете и провеждане на самите мачове, организация на пътуването на играчите, права и задължения по отношение на играчите, членовете, други организации и правителствени агенции, възложени на клуба по силата на разпоредбите и законите на спортните асоциации, членски внос и дребни стопански дейности като организиране на томболи по време на мачовете и стопанисване на стадиона.

Съгласно споразумението за сътрудничество Bryne Fotball ASA е носело финансовата отговорност за играчите⁽³⁵⁾. Освен това

Bryne Fotball ASA е плащало цените за купуване на играчи или съответно е плащало цена на Bryne FK при прехвърляне на даден играч от някой от младежките отбори на клуба в елитния отбор. Дружеството с ограничена отговорност също така е запазвало нетните печалби при плащане на тези разходи. Последно, дружеството с ограничена отговорност е плащало годишна такса в размер на 150 000 NOK на Bryne FK за наем за стадиона и 10 000 NOK на официален футболен мач, както и цена за медийни права, спонсорски права и др.

При все това, с оглед спазването на общите правила на Националната футболна федерация, трудовите договори на играчите формално са сключени с Bryne FK и клубът, също така формално, е страна по договорите за продажба, купуване и наемане на играчи. Освен това клубът е отговорен за управлението на въпросите от чисто спортен характер (като тренировъчни занимания, селекция и др.).

През пролетта на 2004 г. клубът и дружеството са били реструктурирани. Всички дейности на Bryne ASA са били прехвърлени на Bryne FK, а Bryne Fotball ASA е променило правния си статут и е станало Bryne Fotball AS, чиято единствена цел е изплащане на задълженията. През 2006 г. задълженията изглежда са били изплатени⁽³⁶⁾. Така към настоящия момент всички икономически и неикономически дейности са извършвани в рамките на Bryne FK.

3. КОМЕНТАРИ НА НОРВЕЖКИТЕ ВЛАСТИ

Норвежкото правителство представи своите коментари относно решението за откриване на официалната процедура по разследване.

3.1. КОМЕНТАРИ ОТНОСНО ПРОДАЖБАТА НА ПРАВА НА СОБСТВЕНОСТ С НОМЕРА 1/152, 1/301 И 1/630 НА GRUNNSTEINEN AS

Заедно със своите коментари норвежките органи също така представиха оценка на стойността на недвижимия имот, включително оценка на цената на подземните паркоместа.

Норвежките органи са на мнение, че собствеността не е била прехвърлена без заплащане; на общината е заплатено чрез изграждането на подземен паркинг. Следователно държавна помощ не би била налице, ако разходите по изграждането на паркоместата съответстват най-малко на стойността на недвижимите имоти, прехвърлени на Grunnsteinen AS.

В тази връзка норвежките органи посочват оценката на стойността, извършена от ОРАК, като получават стойност от порядъка на 4 510 000—5 636 000 NOK за недвижимите имоти, прехвърлени на Grunnsteinen, взети като цяло. Освен това ОРАК оценява разходите за изграждане на паркоместата на около 8 450 000 NOK, на база опита по подобни проекти, което е обичайна практика в сектора. Норвежките органи също така изтъкват, че на същата база строителното предприятие Skanska е оценило разходите за строителство на едно паркоместо на 150 000 NOK, или 9 750 000 NOK за 65 паркоместа.

⁽³¹⁾ Коментари на Bryne FK относно откриването на официалната процедура по разследване (док. № 485026).

⁽³²⁾ Отговор на Норвегия на първото искане за информация от Надзорния орган (док. № 427879, приложение 21).

⁽³³⁾ Коментари на Норвегия относно решението за откриване на официалната процедура по разследване, писмо от 21 февруари 2008 г. (док. № 466024).

⁽³⁴⁾ Приложение 13 към коментарите на Норвегия относно решението за откриване на официалната процедура по разследване, писмо от 21 февруари 2008 г. (док. № 466024).

⁽³⁵⁾ Дружеството с ограничена отговорност е плащало заплатите на играчите, както и заплатите на физиотерапевти, тренировъчни и останалия помощен персонал; социалноосигурителни вноски на работодателя; закупуване и поддръжка на необходимото оборудване за провеждане на тренировъчни занимания и мачове; провеждане на тренировъчни занимания; и последно, пътни разходи за отборите при мачове на чужд терен.

⁽³⁶⁾ Отговор на Норвегия на първото искане за информация от Надзорния орган (док. № 427879, приложение 22).

Въз основа на тези стойности норвежките органи твърдят, че разходите за автомобилния паркинг далеч надвишават стойността на недвижимия имот и следователно не е предоставена държавна помощ.

3.2. КОМЕНТАРИ ОТНОСНО ПРОДАЖБАТА НА ПРАВО НА СОБСТВЕНОСТ С НОМЕР 4/165 НА BRYNE INDUSTRIPARK AS

Във връзка с продажбата на право на собственост с номер 4/165 на Bryne Industripark AS отново беше представена оценка на стойността, извършена от ОРАК. Норвежките органи изтъкват, че ОРАК са оценили земята в съответствие с приложимите разпоредби към съответния момент, т.е. като неблагоприятна земя, запазена за индустриални цели в общия общински план, но която не е предмет на подробен регулационен план. Норвежките органи твърдят, че фактът, че е било внесено предложение за подробен регулационен план, което впоследствие е оттеглено, и че районът по-късно е разпределен за спортни цели, не е от съществено значение, тъй като към момента на търговската сделка не е имало действащ регулационен план.

В този контекст норвежките органи подчертават, че цената, действително заплатена от Bryne Industripark — 4 700 000 NOK (съответстваща на 83 NOK за квадратен метър), попада в допустимия ценови диапазон съгласно оценката на стойността на ОРАК, т.е. 4 510 000—5 636 000 NOK (или 80—100 NOK за квадратен метър). Като признават, че заплатената цена е към долната граница на допустимия ценови диапазон, определен от ОРАК, норвежките органи все пак твърдят, че не е налице държавна помощ, доколкото платената цена не се отклонява значително от изчислените стойности, тъй като цената на неблагоприятна земя, която не е предмет на регулационен план, във всички случаи е несигурна.

3.3. КОМЕНТАРИ ОТНОСНО ПРОДАЖБАТА НА ПРАВА НА СОБСТВЕНОСТ С НОМЕРА 2/70 И 2/32 НА BRYNE FK

По отношение на продажбата на права на собственост с номера 2/70 и 2/32 норвежките органи твърдят, че първият въпрос, който трябва да бъде разглеждан, е дали посредством сделката на Bryne FK е предоставено икономическо предимство. В приложената оценка на стойността ОРАК изчисляват, че стойността на недвижимия имот, върху който е построен стадионът, попада в диапазона 2 385 000—2 915 000 NOK. Тъй като за имота не е заплатено, норвежките органи признават, че Bryne FK е получило икономическо предимство, съответстващо на стойността на недвижимия имот, определена от ОРАК.

Независимо от предоставеното на Bryne FK икономическо предимство норвежките органи твърдят, че търговската сделка не включва държавна помощ по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП. Според тях към момента на сделката Bryne FK не е представлявало предприятие по смисъла на правилата за държавна помощ на ЕИП. Тази гледна точка се основава на организационната структура на клуба към момента на търговската сделка: по това време Bryne FK се занимава само с нестопански и непрофесионални дейности, а търговската дейност и икономическите рискове и ползи, свързани с професионалния футболен отбор на клуба, се осъществяват в рамките на Bryne Fotball ASA.

По отношение на евентуалната държавна помощ за Bryne Fotball ASA Норвегия твърди, че такава се изключва по силата на условията на споразумението за сътрудничество. Съгласно това споразумение Bryne Fotball ASA е задължено да плаща годишна такса в размер на 150 000 NOK на Bryne FK за ползването на стадиона плюс 10 000 NOK на официален мач. Следователно споразумението би гарантирало, че икономическото предимство, произтичащо от прехвърлянето на земята, ще бъде изключително в полза на Bryne FK.

По отношение на сливането на Bryne Fotball ASA и Bryne FK, което се осъществява около половин година след прехвърлянето на собствеността, норвежките органи твърдят, че не може да се приеме, че в резултат на сливането предимството, предоставено от общината, автоматично ще се натрупва пропорционално на икономическите дейности на клуба. Вместо това настоящите икономически дейности трябва да се анализират подробно, за да се установи начинът на разпределяне между икономическите и неикономическите дейности.

4. КОМЕНТАРИ НА ТРЕТИ СТРАНИ

4.1. КОМЕНТАРИ НА BRYNE FK

Bryne FK представи коментари относно прехвърлянето на собствеността и организационната структура и дейности на клуба.

В съответствие с изложеното по-горе, клубът обяснява, че неговата организационна структура се е променила при сливането на Bryne FK и Bryne Fotball ASA през 2004 г. Понастоящем всички дейности се осъществяват в рамките на Bryne FK. Клубът обаче е сключил споразумение за взаимно обезпечаване с дружеството Klubbinvest AS, което носи финансовия риск за договорите с професионалните футболисти.

Освен това клубът изтъква, че резултатите за 2005, 2006 и 2007 г. са отрицателни и че в основната си част неговите дейности са нестопански, свързани преди всичко с млади футболисти. От общо 2 047 часа дейност в клуба ⁽³⁷⁾, икономическите дейности са само около 230 часа, или 11 процента от общото количество. Всички неикономически дейности се провеждат на съоръженията, разположени върху земята, прехвърлена на клуба по силата на договора от 2003 г.

Що се отнася до прехвърлянето на правото на собственост върху сградите на стадиона, клубът подчертава, че през 2003 г. е била прехвърлена само земята, тъй като клубът вече е бил собственик на сградите и съоръженията. Освен това клубът се позовава на договор за наем, сключен с община Time в качеството ѝ на предишен собственик на имота, по силата на който определена част от прехвърлената земя е запазена за паркинг за срок от 99 години. Клубът изразява становището, че дългият срок на договора за наем значително понижава стойността на недвижимия имот и че това не е било взето под внимание от ОРАК.

⁽³⁷⁾ Въз основа на таблица, предоставена от Bryne FK (включена в док. № 485026), показваща броя на часовете дейности, разбити по възрастови групи, месеци и видове дейност (тренировъчни занимания, мачове и др.).

По мнение на клуба, Вгупе FK не е представлявало предприятие към момента на прехвърлянето на земята поради своята тогавашна организационна структура и споразумението за сътрудничество, описано по-горе. Тъй като въпросът за държавната помощ следва да се оцени към момента на прехвърлянето, такава помощ не е налична. Що се отнася до стойността на собствеността, клубът отбелязва, че поради негативната стойност на договора за наем, с който се запазват части от земята за паркинг, реалната стойност на прехвърлената земя е значително по-ниска от заключеното от ОРАК. Следователно, ако Надзорният орган заключи, че прехвърлянето включва държавна помощ, то елементите на помощта могат да представляват минимална помощ.

4.2. КОМЕНТАРИ ОТ НОРВЕЖКАТА ФУТБОЛНА ФЕДЕРАЦИЯ

Норвежката футболна федерация (NFF) представи коментари, които се отнасят за организацията на норвежкия футбол като цяло, като се въздържа да коментира конкретно разглеждания случай.

Федерацията обяснява, че е една от най-големите нестопански организации в Норвегия с повече от 500 000 членове, включително 400 000 активни футболисти. Набирането и развитието на футболисти на всички нива е основната дейност на федерацията.

Поради това NFF полага усилия да осигури наличието на подходящи спортни съоръжения в цялата страна.

NFF изтъква, че по принцип предлагането и организирането на спортни дейности за деца и младежи в тяхната местна среда е отговорност на държавата. Следователно изграждането на нови спортни съоръжения изисква принос от спортната общност, както и от държавните органи. NFF вярва, че на практика приносът на клубовете към тази обществена задача е значителен, въпреки че никога не е бил измерван в количествено отношение. Допълнителна полза от нейните усилия в полза на децата и младежите е създаването на канал за мобилност между футбола на местно ниво и професионалния футбол. Солидарността с местните клубове винаги представлява важна цел, дори когато приходите се генерират от продажбата на медийни права на национално или европейско равнище.

4.3. КОМЕНТАРИ ОТ VÅLERENGA FOTBALL

Чрез своя законен представител Selmer Law Vålerenga Fotball представи общи коментари по въпроса относно прехвърлянето на земя на футболните клубове с цел изграждане на футболни съоръжения. Според Vålerenga, този въпрос е от практическо значение и вероятно ще бъде повдигнат и в бъдеще.

В този контекст клубът изтъква 6 точки, които могат да бъдат от значение, когато се разглеждат подобни случаи. На първо място той подчертава, че е важно да се води отделно счетоводство за стопанското и нестопанското подразделение на клуба. Второ, Vålerenga твърди, че клуб, който е собственик на стадион, отдаден под наем, може независимо от това да попадне извън обхвата на определения за предприятие, при условие че осъществява дейност само като „пасивен собственик“. Трето,

Vålerenga изразява становището, че съществува презумпция, че изграждането и стопанисването на футболните стадиони няма отношение към търговията. На четвърто място се излага твърдението, че футболните стадиони могат да бъдат разглеждани като социална инфраструктура. Пето, пазарният наем за футболен стадион следва да се определя на базата на сумата, която купувачите са готови да платят, а не на базата на това дали инвестицията ще се амортизира. Шесто, задължението за изграждане и стопанисване на футболен стадион, свързано с прехвърлената земя, е с негативна стойност, което означава, че за клуба не е налице икономическо предимство.

II. ОЦЕНКА

1. НАЛИЧИЕ НА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ

Член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП гласи следното:

„Освен изключенията, предвидени в настоящото споразумение, за несъвместими с функционирането му се считат помощите, отпуснати от държавите-членки на ЕО, от страните от ЕАСТ или отпуснати чрез държавни ресурси, под каквато и да е форма, доколкото те засягат търговията между договарящите се страни, които нарушават или заплашват да нарушат конкуренцията, като подпомагат някои предприятия или производства.“

От тази разпоредба следва, че за да е налице държавна помощ по смисъла на Споразумението за ЕИП, трябва да бъдат удовлетворени следните условия:

- Помощта трябва да бъде отпусната чрез *държавни ресурси*;
- Помощта трябва да поставя в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на някои стоки, т.е. мярката трябва да предоставя *икономическо предимство на предприятие*;
- Мярката трябва да бъде *избирателна* по смисъла на Споразумението за ЕИП;
- Помощта трябва да е в състояние да *наруши конкуренцията* и да *засегне търговията* между договарящите се страни.

За всяка сделка, описана по-горе, трябва да се направи отделна оценка дали тези условия са удовлетворени.

2. ПРОДАЖБА НА ПРАВА НА СОБСТВЕНОСТ С НОМЕРА 1/152, 1/301 И 1/630 НА GRUNNSTEINEN AS

В решението за откриване на официалната процедура по разследване Надзорният орган изрази съмнения дали търговската сделка е осъществена при пазарни условия. Надзорният орган признава, че по принцип сделка, при която цената, платена за собствеността, представлява задължение за изграждане на подземен недвижим имот за общината, може да се извърши при пазарни условия. При все това, за да може Надзорният орган да удостовери дали случаят е такъв, е необходимо да се направи оценка на стойността на недвижимия имот и по надежден начин да се установи пазарната цена за изграждането на паркоместа.

Освен това в решението за откриване на процедурата Надзорният орган изтъкна, че оценката на стойността, представена от норвежките органи към онзи момент, която е била извършена от Eiendomsmegler 1, обхваща само едно от разглежданите права на собственост. Надзорният орган също така постави под въпрос надеждността на оценката на стойността на право на собственост с номер 1/630, тъй като в оценката не е посочен приложният метод, нито са описани характеристиките на недвижимия имот, които са били от решаващо значение за заключението.

Надзорният орган също така установи, че търговската сделка засяга търговията и конкуренцията в ЕИП.

След решението за откриване на процедурата на Надзорния орган норвежките органи представиха нова оценка на стойността на недвижимите имоти, както и оценка на разходите за строителство на паркоместата, извършени от ОРАК. Надзорният орган отбелязва, че не може да се счита, че Grunnsteinen е получило предимство, ако може да се докаже, че стойността на имота е била еквивалентна на или по-ниска от отрицателната стойност на задължението за изграждане на подземен паркинг. С оглед да бъде установено дали това е така, е необходимо да бъде оценена надеждността на доклада на ОРАК по отношение на метода, установен в неговите Насоки относно елементите на държавна помощ при продажба на земя и сгради от публични органи.

2.1. ОЦЕНКА НА ДОКЛАДА НА ОРАК

В съответствие с Насоките относно елементите на държавна помощ при продажба на земя и сгради от публични органи, пазарната стойност на недвижимия имот следва да бъде установена въз основа на общоприетите пазарни показатели и стандарти за оценка от оценител на активи с добра репутация, който следва да бъде независим при изпълнението на своите задачи. Последно, отрицателните икономически последици от специалните задължения следва да се оценят отделно и може да се приспадат от продажната цена ⁽³⁸⁾.

Оценител на активи с добра репутация

Докладът за оценката беше съставен от ОРАК — предприятие, занимаващо се с управление на строителни дейности, услуги за сдружения на собственици на жилища и оценка на активи. Въпросният доклад беше изготвен от г-н Jacob Aarsheim.

Насоките за държавна помощ предвиждат, че „оценител на активи“ е лице с добра репутация, което е придобило съответна образователна степен, присъдена от признат учебен център, или притежава равностойна академична квалификация, има подходящ опит и е компетентно при извършване на оценки на земя и сгради в съответния район и съответната категория на активите.

Норвежките органи обясниха, че ОРАК, и по-специално г-н Mr Aarsheim, имат значителен опит в оценяването на недвижими имоти от тази категория в района Jæren. Техните твърдения са подкрепени от автобиографията на г-н Aarsheim, която беше

приложена към коментарите на норвежките органи, представени на Надзорния орган ⁽³⁹⁾. В допълнение към богатия му опит, образованието на г-н Aarsheim е в областта на строителните технологии. Следователно няма основания да се счита, че ОРАК и г-н Aarsheim не изпълняват критериите, установени в насоките, и освен това се ползват с добра репутация.

Независимост на оценителя на активи

В насоките за държавна помощ се посочва, че: „Оценителят би трябвало да е независим в изпълнение на задачите си, т.е. публичните органи не би трябвало да имат право да му дават нареждания по отношение на резултата от оценката му“.

Докладът се позовава на целта на оценката, на присъствието на г-н Aarsheim и на още едно лице от ОРАК в момента на посещение на собствеността. Приложено е също подробно обяснение за използвания метод. Въз основа на това Надзорният орган не вижда причини да се съмнява, че оценителят на активи е извършил оценката напълно независимо в съответствие с насоките.

Оценка на пазарната стойност въз основа на общоприетите пазарни показатели и стандарти

Насоките дефинират „пазарна стойност“ като, цената, на която биха могли да се продадат земята и сградите съгласно частен договор между склонния да продаде продавач и необвързан купувач в деня на оценката, като се приема, че собствеността е публично предложена на пазара, пазарните условия позволяват редовна продажба и е предоставен достатъчен срок за водене на преговори за продажба, съобразен с характера на собствеността“.

В доклада на ОРАК се излагат, *inter alia*, следните основни факти и предположения:

- собственикът е с положителна нагласа за продажба;
- собствеността може да бъде свободно предлагана за продажба за достатъчен срок от време;
- купувачите, които са готови да заплатят прекомерно висока цена поради „специални интереси“, не се вземат под внимание;
- [...]
- оценката е извършена в съответствие със стандартната практика на ОРАК за оценяване на стойности и с курсовете за оценка на стойността, провеждани от Института по статистика към Юнеско (ИСЮ).

⁽³⁸⁾ Насоки относно елементите на държавна помощ при продажба на земя и сгради от публични органи, раздел 2.2, букви а)—в).

⁽³⁹⁾ Коментари на Норвегия на решението на Надзорния орган за откриване на процедурата, док. № 466024, стр. 8 и приложение 5 (автобиография).

Тъй като сградата върху собствеността е негодна и подлежи на събаряне, ОРАК определя стойността на правата на собственост като незастроена земя. Приложената методика, посочена като „метод за цена на земята“, е разяснена както следва:

„Оценката на собствеността зависи от нейното очаквано приложение и потенциала за благоустрояване, включително очакваните печалби. Пряк параметър за измерване е цената на земята, т.е. разликата между пазарната стойност на напълно благоустроения имот и цялото строителство, включително маржа на печалбата, но без цената на земята; разделена на брой квадратни метри етажна площ на помещенията, без сутерена.“⁽⁴⁰⁾. Освен това е пояснено, че цената на земята ще зависи от търсенето на сгради в района, разходите за строителство и приложимите регулационни разпоредби. При извършването на тази оценка ще бъде взет под внимание и опитът от продажби на сходни земи в района.

Прилагайки този метод, докладът на ОРАК достига до цена в размер на 3,2 млн. NOK като разумна прогноза за продажната цена.

По-рано в свое решение, свързано с продажбата на сградата на университетската библиотека в Осло, Надзорният орган е установил, че методът за определяне на цена на земята е приемлив за незастроени парцели земя.⁽⁴¹⁾ На своите интернет страници Норвежката асоциация на оценителите (NTF)⁽⁴²⁾ се позовава предимно на други методи, като метода на нетната капитализация, метода на паричните потоци и метода на техническата стойност. Тези методи обаче предполагат наличието на сгради върху парцелите. Тъй като сградата върху въпросната собственост е негодна, Надзорният орган констатира, че методът за определяне на цена на земята е приемлив метод за оценяване на трите разглеждани права на собственост.

Негативните икономически последици от специални задължения

Съгласно насоките, „[с]пециалните задължения, които се отнасят до земята и сградите, а не до купувача или икономическата му дейност, могат да се прилагат по отношение на продажбата в обществен интерес, при условие че от всеки потенциален купувач се изисква и, по принцип, той е в състояние да изпълни специалните задължения, независимо дали извършва стопанска дейност или независимо от естеството на дейността му. Икономическите последици от подобни задължения би трябвало да се оценят отделно от независими оценители и може да се приспадат от продажната цена.“

Надзорният орган счита, че задължението за изграждане на подземен паркинг е такова специално задължение, което не е свързано с купувача. Също така разходите за събаряне на негодната сграда могат да бъдат оценени и приспаднати въз основа на същите принципи.

⁽⁴⁰⁾ Оценка на ОРАК на права на собственост с номер 1/152, 1/301 и 1/630 (приложение 3 към док. № 466024).

⁽⁴¹⁾ Решение № 170/05/COL на Надзорния орган на ЕАСТ от 29 юни 2005 г. относно продажбата на публична собственост — сградата на Университетската библиотека и част от прилежаща собственост в Осло.

⁽⁴²⁾ <http://www.ntf.no/naring.aspx>

По отношение на задължението за изграждане на подземни паркоместа, оценката на разходите се основава на насоките, публикувани от публичните органи и независим институт по инженерство⁽⁴³⁾, според които се изискват 25 квадратни метра площ на паркоместа и опит по отношение на разходите за строителство на подземни паркинги. ОРАК твърди, че този метод за изчисляване на разходите е обичайна практика в сектора. На тази основа ОРАК получава цена в размер на 130 000 NOK за паркоместа, или 8 450 000 NOK за 65 паркоместа без ДДС и цената на земята.

Разходите за събаряне, включително таксите за събиране и сортиране на отпадъците, са установени въз основа на опита при подобни работи по събаряне. ОРАК изчислява, че тези разходи могат да достигнат 150 000 NOK.

Надзорният орган припомня, че въпреки задължението си да оценява съдържанието на експертните становища, предоставени от външни страни, той не е задължен да ангажира свои собствени външни консултанти.⁽⁴⁴⁾ След проучване на изчисленията на разходите от независим експерт с достатъчни технически познания в рамките на оценка на стойността на собствеността като такава и въз основа на инспекция на сградите, Надзорният орган изразява становище, че тези изчисления са в съответствие с насоките за държавна помощ. Следователно така изчислените разходи могат да бъдат приспаднати от продажната цена.

2.2. ЗАКЛЮЧЕНИЕ ОТНОСНО ЕЛЕМЕНТА НА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ ПРИ ПРОДАЖБАТА НА ПРАВА НА СОБСТВЕНОСТ С НОМЕРА 1/152, 1/301 И 1/630 НА GRUNNSTEINEN AS

Въз основа на горната оценка от доклада на ОРАК Надзорният орган заключава, че след като икономическите последици от задължението за изграждане на подземни паркоместа и разходите за събаряне на негодната сграда се изчисляват общо на 8,6 млн. NOK, а стойността на собствеността се изчислява на 3,2 млн. NOK, то търговската сделка не предоставя икономическо предимство на Grunnsteinen AS. Тъй като негативната стойност на икономическите последици значително надвишава положителната стойност на собствеността, това заключение не се повлиява от коефициента на разумна грешка, нито от факта, че според ОРАК оценката на подобни недвижими имоти на практика е несигурна.

Все пак Надзорният орган отбелязва, че разликата в стойността на задълженията, които поема Grunnsteinen, и стойността на собствеността е толкова значителна, че може да показва, че получената от ОРАК пазарна стойност би могла да е несигурна. С оглед на значителното несъответствие обаче дори едно чувствително коригиране на стойността, получена от ОРАК, не би довело до заключението, че Grunnsteinen е получило предимство.

Въз основа на това Надзорният орган заключава, че прехвърлянето на права на собственост с номера 1/152, 1/301 и 1/360 на Grunnsteinen не е включвало държавна помощ по смисъла на член 61, параграф 1 от ЕИП.

⁽⁴³⁾ Norges byggforskingsinstitutt и Statens vegvesen.

⁽⁴⁴⁾ Дело T-274/01 *Valmont срещу Комисията* [2004] ECR II-3145, параграф 72.

3. ПРОДАЖБА НА ПРАВО НА СОБСТВЕНОСТ С НОМЕР 4/165 HA BRYNE INDUSTRIEPARK AS

В решението за откриване на официална процедура по разследване Надзорният орган изрази съмнения дали цената от 4,7 млн. NOK за 56 000 квадратни метра собственост отговаря на пазарната цена. Съмненията на Надзорния орган се основаваха, *inter alia*, на факта, че според общината недвижимият имот е продаден по цена на придобиване, политика, която по-късно е изоставена, тъй като се счита, че води до продажба на парцели на твърде ниски цени. Нещо повече, тъй като не е извършена оценка на стойността, Надзорният орган не бе убеден от сравнението, направено с продажбите на други недвижими имоти в района.

В отговор на искането за информация от страна на Надзорния орган в решението за откриване на процедура норвежките органи представиха оценка на стойността на собствеността, извършена от ОРАК. Следователно остава да се провери дали предоставената оценка съответства на стандартите, заложи в насоките на Надзорния орган.

3.1. ОЦЕНКА НА ДОКЛАДА НА ОРАК

В съответствие с насоките за държавна помощ на Надзорния орган, пазарната стойност на недвижимия имот следва да бъде установена въз основа на общоприетите пазарни показатели и стандарти за оценка от оценител на активи с добра репутация, който следва да бъде независим при изпълнението на своите задачи.

Оценител на активи с добра репутация

Квалификацията и репутацията на ОРАК, и по-специално на г-н Aarsheim, вече бяха оценени по-горе. В контекста на тази оценка Надзорният орган констатира, че докладът, отнасящ се до право на собственост с номер 4/165, също е съставен от оценител на активи с добра репутация.

Независимост на оценителя на активи

Надзорният орган не е забелязал признаци за това, че оценителят на активи не е независим. Г-н Aarsheim принадлежи към известно дружество за оценка на активи, което няма официални връзки с общината. В доклада също е посочена целта на оценката и е потвърдено, че г-н Aarsheim е посетил недвижимия имот, а приложеният метод е описан подробно. На тази база Надзорният орган няма основания да се съмнява, че оценката е извършена напълно независимо от всякакви нареждания от страна на общината по отношение на резултатите от оценката.

Оценка на пазарната стойност въз основа на общоприетите пазарни показатели и стандарти

Както бе посочено по-горе, ОРАК излага няколко предположения на своите оценки, включително предположението, че продавачът е склонен да продава и собствеността може да бъде предлагана на пазара за достатъчен период от време.

ОРАК оценява стойността на имота въз основа на това, че той не е предмет на регулационен план, а само на общо запазване за индустриални цели. Причината за това е, че предложеният регулационен план за земя за индустриални цели е оттеглен преди подписването на договора поради възражения от страна на националното управление за публична пътна инфраструктура⁽⁴⁵⁾. Приетият по-късно регулационен план според ОРАК се различава значително от оттегления план, тъй като районът е определен за спортни, а не за индустриални цели.

В доклада се дава дефиниция, че „продажната стойност е цената, която няколко независими потенциални купувачи, проявяващи интерес към собствеността, са склонни да платят в деня на оценяването“. За разлика от оценката на недвижимите имоти, прехвърлени на Grunnsteinen, в случая с Hålandsmarka ОРАК не прилага метода за определяне на цена на земята или някой от методите, предпочитани от NTF, по отношение на сградите. Вместо това цената е определена посредством съпоставка със сравними парцели земя, продадени в този район (сравнителни продажни стойности).

ОРАК посочва, че сравнимите цени в този район варират между 80 NOK за квадратен метър (продажба между частно лице и общината) и 115 NOK за квадратен метър (продажба между две частни лица). ОРАК се позовава също на решение за преоценка в Stavanger, в което е определена цена от 140 NOK за квадратен метър за парцели, запазени за жилищно строителство в съвсем централен район. Според ОРАК това би съответствало на цена от порядъка на 90 NOK за квадратен метър за въпросния индустриален район. ОРАК признава, че пазарните условия са несигурни и поради това предполага, че пазарната цена би била между 80 и 100 NOK за квадратен метър или между 4 510 000 и 5 636 000 NOK за целия терен. В този контекст оценката на ОРАК за продажната стойност попада в средните стойности на този диапазон — 5 100 000 NOK.

В своето решение за откриване на официална процедура по разследване Надзорният орган изразява скептицизъм по отношение на надеждността на сравнението на общината с цени, получени за недвижими имоти в същия район, *inter alia*, тъй като изглежда, че независимо от възраженията на управлението на публичната пътна инфраструктура регулационният план за района вече е бил приет и поради това би било некоректно земята да се сравнява с райони, за които няма изготвен регулационен план. В своите коментари относно решението за откриване норвежките органи обаче изтъкват, че възраженията на управлението на публичната пътна инфраструктура са били известни в момента на продажбата и поради това не е имало регулационен план. Освен това, регулационен план за района е приет едва през август 2007 г., т.е. две години след продажбата, и тогава районът е определен за спортни цели. Въпреки че последвалата поредица от събития е била неизвестна на страните в момента на сключване на търговската сделка, тези факти подкрепят заключението, че оттеглянето на първоначалния регулационен план е било основателно и че е можело да се очакват значителни промени.

Поради това Надзорният орган констатира, че предположенията, на които се основава докладът на ОРАК, т.е. че в момента на продажбата не е имало изготвен регулационен план, са приемливи.

⁽⁴⁵⁾ Клауза 1, точка 3 от договора за продажба, док. № 428860.

По отношение на приложения от ОРАК метод за оценка Надзорният орган подчертава, че сравнителните продажни стойности биха изглеждали с по-малка точност в сравнение с други методи, описани от NTF, тъй като в по-малка степен се вземат под внимание характеристиките и очакваното приложение на собствеността. Въпреки това, от оценките на ОРАК Надзорният орган разбира, че тъй като методът за определяне на цена на земята е тясно свързан с максимално допустимото използване на земята, той не може лесно да се приложи при липсата на регулационен план. В този контекст следва да се спомене, че NTF посочва също така сравнителните продажни стойности като един от приемливите методи за оценка на земя с индустриално предназначение ⁽⁴⁶⁾.

Въз основа на това Надзорният орган констатира, че трябва да се счита, че докладът на ОРАК се основава на общоприети показатели и стандарти за оценка.

3.2. ЗАКЛЮЧЕНИЕ ОТНОСНО ЕЛЕМЕНТА НА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ ПРИ ПРОДАЖБАТА НА ПРАВО НА СОБСТВЕНОСТ С НОМЕР 4/165 НА BRYNE INDUSTRIPARK

Продажната цена на Bryne Industripark възлиза на 4 700 000 NOK. Тя попада в долната част на ценовия диапазон, определен от ОРАК (4 510 000—5 636 000 NOK) и е малко по-ниска от изчислената продажна стойност от 5,1 млн. NOK.

От съдебната практика на Първоинстанционния съд следва, че при разглеждането на оценки на стойността, предоставени му в хода на процедура за държавна помощ относно продажбата на земя и сгради от публични органи, Надзорният орган трябва да „установи дали [продажната цена] се отклонява *достатъчно*, за да се счита за обоснована констатацията, че е налице предимство“ ⁽⁴⁷⁾ (добавен наклонен шрифт). Освен това разглежданата сделка засяга неблагоприятно земя, чието предназначение не е определено и чиято стойност според ОРАК не може да бъде определена със сигурност. Следователно реалната пазарна стойност на собствеността би могла да бъде в долната част на ценовия диапазон, определен от ОРАК, което би съответствало на действително заплатената от Bryne Industripark цена. В този контекст Надзорният орган заключава, че не може да бъде установено, че продажбата на собствеността предоставя предимство на Bryne Industripark по смисъла на правилата за държавните помощи.

Следователно търговската сделка не включва предоставяне на държавна помощ на Bryne Industripark по смисъла на член 61, параграф 1 от ЕИП.

4. ПРОДАЖБА НА ПРАВА НА СОБСТВЕНОСТ С НОМЕРА 2/70 И 2/32 (СТАДИОН BRYNE) НА BRYNE FK

В решението за откриване на официалната процедура по разследване Надзорният орган изрази съмнения дали прехвърлянето в полза на Bryne FK срещу 0 NOK е осъществено при пазарни условия. Освен това Надзорният орган отчете въз основа на наличната информация към този момент, че вероятно Bryne

FK би попаднал в обхвата на определението за предприятие за целите на правилата за държавните помощи, извършвайки икономически дейности, които могат да засегнат търговията в рамките на ЕИП. На тази основа Надзорният орган изрази предварителното мнение, че е възможно сделката да е включвала държавни ресурси, да е предоставила предимство на дадено предприятие и да е засегнала търговията в рамките на ЕИП.

Надзорният орган получи нова информация в рамките на официалната процедура по разследване.

В коментарите относно решението за откриване на официалната процедура и в отговор на искането за информация от страна на Надзорния орган норвежките органи предоставиха, първо, оценка на стойността на прехвърлените права на собственост, и второ, допълнителна информация относно организационната структура на футболния клуб в момента на сключване на сделката. По отношение на организационната структура е отбелязано, че клубът се състои от два правни субекта, а именно Bryne ASA и Bryne FK.

4.1. ДЪРЖАВНИ РЕСУРСИ

Съгласно член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП, за да бъде считана за държавна помощ, дадена мярка да бъде предоставена от държавата или чрез държавни ресурси.

Надзорният орган припомня, че съгласно установената съдебна практика определението за държавна помощ е по-общо от това за субсидия, тъй като тя включва не само положителни предимства като самите субсидии, а и държавни мерки, които под различни форми облекчават разходите, които обикновено се включват в бюджета на предприятието и които поради това, без да са субсидии в прекия смисъл на думата, са подобни по характер и имат същия ефект ⁽⁴⁸⁾. Загубата на приходи при продажба на дадено имущество под пазарната му стойност от страна на държавата също попада в обхвата на понятието за държавни ресурси.

Поради това, за да се установи дали продажбата на права на собственост с номера 2/70 и 2/32 на Bryne FK е била свързана с държавни ресурси, е необходимо да бъде определена тяхната пазарна стойност. В случай че общината ги е продала на цена под тяхната пазарна стойност, усвоени са били държавни ресурси под формата на пропуснати ползи.

Норвежките органи са представили извършена от ОРАК оценка на стойността на земята, на която е построен стадионът. Както по-горе, оценката на стойността трябва да бъде разгледана във връзка с насоките на Надзорния орган.

⁽⁴⁶⁾ Виж. бележка под линия на стр. 42.

⁽⁴⁷⁾ Дело T-274/01 *Valmont*, цитирано по-горе, параграф 45, и Обединени дела T-127/99, T-129/99 и T-148/99 *Diputación Foral de Alava* [2002] ECR II-1275, параграф 85.

⁽⁴⁸⁾ Вж. по-специално Дело C-143/99 *Adria-Wien Pipeline and Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke* [2001] ECR I-8365, параграф 38; Дело C-501/00 *Испания срещу Комисията* [2004] ECR I-6717, параграф 90, и Дело C-66/02 *Италия срещу Комисията* [2005] ECR I-0000, параграф 77.

Независим оценител на активи с добра репутация

При разглеждането на доклада Надзорният орган отбелязва, че тази оценка е извършена от същия оценител на активи — ОРАК/г-н Aarsheim. Надзорният орган вече заключи, че ОРАК и г-н Aarsheim удовлетворяват изискването на насоките оценителят на активи да бъде с добра репутация. Освен това Надзорният орган няма основания да счита, че г-н Aarsheim не е бил независим при извършването на оценката.

Оценка на пазарната стойност въз основа на общоприетите пазарни показатели и стандарти

С оглед специфичния характер на въпросната собственост е необходимо да се разгледа подробно приложеният метод, за да се установи дали оценката е извършена въз основа на общоприети показатели и стандарти за оценка.

Първо, оценката съдържа описание на настоящото използване на земята, а именно като футболно игрище, лекоатлетическа писта, тренировъчни терени, трибуна и спортни зали. Районът е определен за спортни цели според действащия регулационен план от 28 октомври 1997 г. Като отправна точка ОРАК посочва, че стойността на земята трябва да се основава на допустимото използване на земята. ОРАК обаче констатира, че тъй като на земята вече са изградени спортни съоръжения и следователно няма допустимо използване, трябва да се приложи друга методика. Тъй като стадионът е получил финансиране за хазартни игри⁽⁴⁹⁾, ОРАК се позовава на условията, които регулират това финансиране, които предвиждат, че съоръженията трябва да се поддържат открити за експлоатация за 40 години, в противен случай финансирането трябва да бъде възстановено. Освен това, за да бъде възможно оценяването на стойността на земята при алтернативен регулационен план, е необходимо да са известни условията на този план. В този контекст ОРАК заключава, че стадионът може да бъде оценен единствено като собственост за изграждане на спортни съоръжения. Следователно оценката се основава на сравнение с продадените в района земи с индустриално предназначение и се извършва приспадане въз основа на факта, че в действащия регулационен план няма търговски зони, които генерират приходи. ОРАК заключава, че пазарната цена би била в диапазона между 2 385 000 NOK и 2 915 000 NOK и оценява прогнозната продажна цена на 2 650 000 NOK.

Като начало Надзорният орган отбелязва, че оценката не се основава на някой от предпочитаните методи, определени от Норвежката асоциация на оценителите на активи, нито е основана на пряко сравнение със сходни недвижими имоти.

Надзорният орган обаче признава, че футболният стадион представлява уникална по своя характер собственост и като такава е трудно да бъде пряко съпоставен с други типове собственост. Освен това Надзорният орган отбелязва, че с оглед на отсъствието на алтернативен регулационен план и икономи-

ческите последици, свързани със задължението за възстановяване в случай на промяна в регулацията, оценката на стойността въз основа на действащия регулационен план изглежда би отразявала най-добре стойността на реално прехвърлената земя. Накрая, Надзорният орган признава трудността, свързана с оценката на стойността на недвижими имоти, определени за спортни цели, които според действащите регулационни разпоредби не могат да се използват като търговски зони, генериращи приходи. При тези обстоятелства Надзорният орган счита приложения от ОРАК/г-н Aarsheim метод за приемлив за изчисляване на пазарната цена, въпреки че всяка такава цена неизбежно съдържа елемент на несигурност. Надзорният орган например счита, че е твърде вероятно пазарната стойност да бъде допълнително намалена от факта, че клубът вече има договор за наем на земята, който впоследствие би представлявал тежест на недвижимия имот за всеки друг купувач. С тези резерви Надзорният орган счита доклада за достатъчно подробен и обоснован, за да се приеме с достатъчна степен на сигурност, че той показва каква би била вероятната стойност.

Тъй като община Time прехвърля собствеността на Бруне FK срещу цена от 0 NOK, въпреки че разполага с оценка на стойността в размер на около 2 650 000 NOK, Надзорният орган заключава, че в тази търговска сделка са включени държавни ресурси.

4.2. ИКОНОМИЧЕСКО ПРЕДИМСТВО ЗА ПРЕДПРИЯТИЕ

а) Наличие на икономическо предимство

Тъй като собствеността е прехвърлена на Бруне FK за 0 NOK, има ясна разлика между платената цена и вероятната пазарна стойност на собствеността. Поради това Надзорният орган заключава, че сделката предоставя икономическо предимство на Бруне FK, тъй като клубът не е трябвало да заплати за земята стойността, платима при пазарни условия.

б) Бруне FK като предприятие за целите на правилата за държавните помощи

На второ място трябва се оцени дали Бруне FK следва да се счита за предприятие за целите на правилата за държавните помощи. За тази цел следва да припомним, че понятието за предприятие обхваща всяко образувание, което извършва икономическа дейност, независимо от неговия правен статут и начин на финансиране, и че икономическа дейност е всяка дейност, която включва предлагане на стоки или услуги на определен пазар⁽⁵⁰⁾.

Бруне FK има професионален и полупрофесионален отбор, които понастоящем играят в дивизия, която е извън Висшата лига, а в момента на сключване на сделката играят във Висшата лига. В решението за откриване на официалната процедура по разследване предварителното квалифициране на Бруне FK като предприятие от Надзорния орган се основава на факта, че някои от неговите дейности, а именно покупката и продажбата на

⁽⁴⁹⁾ Финансирането от хазартни игри представлява постъпления от държавното дружество за хазартни игри Norsk Tipping. Съгласно правилата, определени от Министерството на културата и църковните въпроси, подобни съоръжения трябва да се поддържат отворени за 40 години от датата на изграждането им. Вж. брошурата „Om tilskudd til anlegg for idrett og fysisk aktivitet – 2008“, глава 4.9, http://www.regjeringen.no/upload/KKD/Idrett/V-0732B_web.pdf

⁽⁵⁰⁾ Вж. решението на Съда на ЕАСТ по дело E-5/07, *Private Barnehagers Landsforbund срещу Надзорния орган на ЕАСТ*, параграф 78, и Дело C-218/00 *Cisal* [2002] ECR I-691, параграф 23.

професионални играчи, предоставянето на забавления под формата на футболни мачове и предлагането на рекламно място се предлагат на пазара и следователно са икономически по своя характер. Според Надзорния орган в хода на официалната процедура по разследване не са представени нови аргументи, които могат да променят неговото заключение. Поради това следва да се направи заключение, че по отношение на тези дейности Bryne FK представлява предприятие за целите на правилата за държавните помощи.

Надзорният орган отбелязва обаче, че 89 процента от цялостната дейност на Bryne FK, измерена чрез брой часове за всяка дейност, са свързани с непрофесионални футболни дейности, а именно организацията на такива дейности за деца и младежи⁽⁵¹⁾.

Според съдебната практика на Съда на Европейските общности, практикуването на спортове е предмет на правото на ЕИП само дотолкова, доколкото представлява икономическа дейност по смисъла на Споразумението за ЕИП. Това би било приложимо за дейността на професионалните и полупрофесионални футболисти, предлагани на пазара⁽⁵²⁾. Както бе посочено по-горе, тези дейности са съсредоточени в рамките на дружеството Bryne ASA. От друга страна, дейностите, предлагани от Bryne FK на 600 млади футболисти в клуба, се извършват предимно с нестопанска цел и до голяма степен въз основа на доброволен труд на родители и други лица⁽⁵³⁾.

По-нататък следва да се отбележи, че в практиката на Европейската комисия е установено, че предоставянето на подобни спортни дейности в полза на деца и младежи не представлява икономическа дейност за целите на правилата за държавните помощи. В дело, свързано с публично подпомагане на спортни дейности, организирани от професионални спортни клубове за млади хора във Франция, Комисията установи, че подпомагането на гражданското, академичното и свързано със спорта образование на младите хора може да бъде разглеждано като основна задача на държавата в областта на образованието. Доколкото това образование замества познатото преди като „спортно образование“, като запазва основните му характеристики и организация, въпросната подкрепа би подпомогнала дейности в областта на образованието и следователно попада извън сферата на конкуренцията. Освен това, някои от подпомаганите дейности са били насочени към ограничаване на насилието сред привържениците на клуба и към местни дейности. Комисията счита, че подобни дейности могат да бъдат определени като допринасящи за гражданското образование в широк смисъл. Поради това тя заключава, че въпросните мерки са сравними с образователни дейности, които следва да бъдат отговорност на националната образователна система, една от основните задачи на държавата⁽⁵⁴⁾.

В този контекст следва да се отбележи, че норвежката футболна федерация (NFF) подчертава, че по принцип предлагането и организирането на спортни дейности за деца и младежи в тяхната

местна среда е обществена отговорност. В сътрудничество с местните органи и с федерацията клубовете поемат съществена отговорност за изграждането на съоръжения и организирането на дейности на всички нива. Освен това, NFF изтъкна, че норвежките органи многократно подчертават положителното влияние на футбола като механизъм за социално включване⁽⁵⁵⁾.

Тъй като, както изтъква NFF, клубовете организират футболни дейности за деца и млади хора, като по този начин предоставят допълнение към образованието в областта на спорта и канал за социално включване и мобилност, Надзорният орган счита, че футболните дейности за отдих и развлечение, организирани от Bryne FK, могат да се разглеждат като изпълнявана задача от общ интерес, сходна с образователните дейности. Следователно такива дейности не са икономически по смисъла на разпоредбите за държавните помощи в Споразумението за ЕИП.

В контекста на горното Надзорният орган заключава, че по отношение на своите непрофесионални дейности Bryne FK не може да бъде разглеждан като предприятие за целите на правилата за държавните помощи.

в) Липса на предимство за икономическите дейности на клуба

Европейската комисия установи, че когато един спортен клуб извършва както икономически, така и неикономически дейности, няма наличие на държавна помощ, ако клубът гарантира посредством водене на отделно счетоводство, че икономическите дейности не получават никакво предимство⁽⁵⁶⁾. Поради това следващата стъпка в оценката трябва да бъде изясняването дали предимството, изразяващо се в прехвърлянето на собственост срещу цена под изчислената пазарна цена, облагодетелства действително икономическите дейности на клуба.

Като отправна точка следва да се отбележи, че в момента на сключване на сделката клубът се състои от два правни субекта, а именно Bryne FK и Bryne Fotball ASA. Разпределението на задачите и икономическите отношения между двата субекта са определени в споразумение за сътрудничество, сключено между клуба и дружеството през 2000 г.

Съгласно споразумението за сътрудничество между двата субекта, Bryne Fotball ASA отговаря за осъществяването на икономически дейности като договори за спонсорство, продажба на телевизионни и медийни права и рекламно място на стадиона, продажба и отдаване под наем на аксесоари на привържениците на клуба и търговската експлоатация на играчите и името и логото на клуба, продажба на билети за домакинските мачове на клуба и договори, свързани с развиване на дейност за бинго игри (клауза 2.1).

⁽⁵¹⁾ Док. № 485026 (Коментари на трети страни от Bryne FK).

⁽⁵²⁾ Дело 13-76, *Donà v Mantova*, [1976] ECR 1333, параграф 12.

⁽⁵³⁾ Док. № 485026 (Коментари на трети страни от Bryne fotballklubb).

⁽⁵⁴⁾ Дело N 118/00 *Subventions publiques aux clubs sportifs professionnels* (Франция).

⁽⁵⁵⁾ Док. № 484855, Коментари на трети страни от Норвежката футболна федерация от 3 юли 2008 г.

⁽⁵⁶⁾ Вж. решението на Комисията по дело N 118/00, цитирано по-горе.

От друга страна, Bryne FK отговаря за всички спортни дейности, включително провеждане на тренировъчни занимания и мачове, всички официални задължения съгласно разпоредбите за спортни дейности на NFF, разнообразни дейности, свързани с набиране на средства за непрофесионалната част на клуба и стопанисването на стадиона, освен с рекламна цел.

Въпреки че официално Bryne FK е работодател на професионални играчи и помощен персонал, както и официален партньор по договорите, свързани с продажбата, покупката и наемането на играчи, всички финансови задължения⁽⁵⁷⁾, свързани с тях, се изпълняват от Bryne Fotball ASA. Освен това всички нетни печалби след покриването на финансовите разходи е следвало да останат в Bryne Fotball ASA (кляуза 4.2). Накрая, административният персонал е назначаван и е получавал възнаграждения от Bryne Fotball ASA (кляуза 5.1).

Съгласно споразумението, отговорността за стадиона носи Bryne FK. Bryne Fotball ASA следва да плаща на Bryne FK общо 150 000 NOK годишно за ползване на стадиона и 10 000 NOK на официален мач (4.2). Bryne Fotball ASA е трябвало да плаща на Bryne FK също и годишна такса за правото да използва името и логото на клуба, както и за търговската експлоатация на играчите (кляуза 4.3). Клубът получава възнаграждение също в случаите, когато професионалният отбор ползва активи, собственост на Bryne FK, като стадиона и името и логото на клуба. В документите, предоставени на Надзорния орган, Bryne FK твърди, че това е премия на пазарна основа, въпреки че не представя документи във връзка с изчисляването на тази премия.

Съгласно споразумението за сътрудничество може да се твърди, че Bryne FK е извършвал някои допълнителни дейности по набиране на средства, по-специално отдаване под наем на стадиона, името и логото си на Bryne Fotball ASA. Характерът на тези дейности е такъв, че по принцип те могат да се осъществяват на пазара в конкуренция с други оператори и следователно попадат в обхвата на определението за икономическа дейност. В разглеждания случай обаче целта на плащането от страна на дружеството с ограничена отговорност за използване на стадиона, на името и логото на клуба е била да се гарантира по ефективен начин, че финансирането, предназначено за футболната дейност с цел отход и развлечение, не се прехвърля на професионалните футболни дейности. Следователно постъпленията, които Bryne FK получава чрез тази договорка, изглежда са се насочвали обратно към непрофесионалните футболни дейности, осъществявани в Bryne FK.

Както бе посочено по-горе, всички разходи, свързани с професионалния отбор, са изплащани от Bryne Fotball ASA, а когато професионалният отбор е ползвал активи собственост на Bryne FK, клубът е получавал възнаграждение. Следва да се отбележи

⁽⁵⁷⁾ Тези задължения засягат по-специално плащането на продажната цена, заплатите и други възнаграждения на играчите, треньорите и помощния персонал. Дружеството е трябвало да плаща също социалноосигурителните вноски на служителите и да покрива разходите за покупка и поддръжка на екипировка; тренировъчни занимания в края на седмицата; пътни разходи във връзка с мачове на чужд терен и тренировъчни занимания, както и наемане на игрища и места за срещи.

също, че всички икономически дейности (като реклама и др.), свързани с професионалния футбол, се извършват в рамките на Bryne Fotball ASA⁽⁵⁸⁾. Както бе посочено по-горе, съгласно споразумението с община Time земята на стадиона е предоставена на Bryne FK, не на Bryne Fotball ASA. При тези обстоятелства Надзорният орган е на мнение, че споразумението за сътрудничество гарантира, че помощ, предоставена на Bryne FK, не облагодетелства професионалната футболна дейност или икономически дейности, свързани с нея, тъй като счетоводството на тези дейности се води отделно от това на Bryne FK.

Освен това, Надзорният орган отбелязва, че според Bryne FK всички негови дейности се осъществяват на стадиона, като непрофесионалните дейности възлизат на 89 процента. Това означава, че собствеността се използва преди всичко за основните дейности на клуба, т.е. предлагане на футболна дейност за отход и развлечение на местната общност, предимно на деца и младежи.

При тези обстоятелства Надзорният орган установява, че генерираните приходи дейности на Bryne FK имат чисто спомогателен и допълващ характер към основната цел на клуба⁽⁵⁹⁾.

В допълнение, по-специално по отношение на отдаването под наем на футболния стадион, Надзорният орган отбелязва, че въпросният стадион има ограничен брой седящи места и не е разположен в голям градски център. Поради това би могло да се счита, че ползването на стадиона не е от значителен икономически интерес за други заинтересовани страни освен Bryne Fotball ASA, не би носило значителни постъпления и следователно търсещите печалби частни инвеститори биха проявили ограничен интерес към него. Важен момент, посочен специално в доклада на ОРАК е, че към стадиона няма прилежащи търговски площи и неговият район не се конкурира с търговски центрове или офис сгради в района.

През пролетта на 2004 г., т.е. около половин година след търговската сделка, Bryne Fotball ASA прекратява своята дейност и професионалните дейности се прехвърлят към Bryne FK. Освен това Bryne FK потвърди, че клубът не води отделно счетоводство за различните видове дейности в рамките на клуба.

⁽⁵⁸⁾ Според действащото към момента споразумение за сътрудничество Bryne Fotball ASA, а не Bryne FK, е носело отговорност за договорите за спонсорство, продажбата на телевизионни и медийни права, предоставянето на рекламно място на стадиона, продажбата и отдаването под наем на аксесоари на привържениците на клуба и търговска експлоатация на играчите, на името и логото на клуба. Bryne Fotball ASA е носело отговорност и за продажбата на билети за домакинските мачове на клуба. Относно покупката и продажбата на професионални играчи, въпреки че са включени сред задачите и отговорностите на Bryne FK в кляуза 2.5 от споразумението, отговорността за заплащането на продажната цена и заплатите на играчите е носело Bryne Fotball ASA. Следователно изглежда, че дейностите, които Надзорният орган определя като икономически по характер, и които биха могли да засегнат търговията и конкуренцията в рамките на ЕИП, към момента на сделката са се осъществявали в рамките на Bryne Fotball ASA.

⁽⁵⁹⁾ Дело на Комисията N 558/05 — Подкрепа за изграждане на професионална дейност (Полша). В допълнение, Дело N 234/07 Насърчаване на НИРИ (Испания), параграф 38, също посочва, че научноизследователските организации, които не се занимават основно със стопански дейности, могат независимо от това да извършват научноизследователска дейност от името на предприятия срещу заплащане, без това да ги квалифицира като предприятия за целите на правилата за държавните помощи.

Тъй като прехвърлянето на собствеността представлява еднократна търговска сделка, горната оценка се основава на структурата на клуба към момента на сделката. В случай че има признаци за съмнение, че поредицата от събития на практика е целяла заобикаляне на правилата за държавната помощ чрез канализиране на икономическо предимство чрез нестопански субект, следва да бъде разпоредена оценка на възможните допълнителни предимства от икономическите дейности на клуба след сливането. В разглеждания случай Надзорният орган не разполага с данни, че последвалото сливане на Bryne FK и Bryne Fotball ASA е било планирано към момента на прехвърлянето, че е свързано по какъвто и да било начин с придобиването на земята от страна на клуба, или че по друг начин е целяло заобикалянето на правилата на ЕИП за държавните помощи.

Поради това Надзорният орган заключава, че помощта, предоставена на Bryne FK чрез прехвърлянето на земята, на която е построен стадионът, не е облагодетелствала икономическите дейности на клуба.

4.3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ ОТНОСНО ПРЕХВЪРЛЯНЕТО НА ПРАВАТА НА СОБСТВЕНОСТ С НОМЕРА 2/70 И 2/32 НА BRYNE FK

В контекста на горното Надзорният орган заключава, че прехвърлянето на собствеността на Bryne KF не включва държавна помощ по смисъла на член 61, параграф 1 от ЕИП.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Въз основа на гореизложената оценка Надзорният орган на ЕАСТ заключава, че не може да бъде доказано, че някоя от трите търговски сделки, които са предмет на настоящото решение, включват държавна помощ по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Надзорният орган на ЕАСТ счита, че продажбата от страна на община Tíme на недвижими имоти, регистрирани под права на собственост с номера 1/151, 1/301, 1/630 (на Grunnsteinen); право на собственост номер 4/165 (на Bryne Industripark AS) и права на собственост с номера 2/72 и 2/32 на Bryne FK, не представлява държавна помощ по смисъла на член 61 от Споразумението за ЕИП.

Член 2

Адресат на настоящото решение е Кралство Норвегия.

Член 3

Само текстът на английски език е автентичен.

Съставено в Брюксел на 23 юли 2009 година.

За Надзорния орган на ЕАСТ

Per SANDERUD
Председател

Kristján A. STEFÁNSSON
Член на колегията

ЦЕНИ ЗА АБОНАМЕНТ ЗА 2011 г. (без ДДС, с включени разходи за стандартна доставка)

Официален вестник на ЕС, серии L + C, единствено на хартиен носител	на 22 официални езика на ЕС	1 100 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серии L + C, на хартиен носител + годишно сборно издание на DVD	на 22 официални езика на ЕС	1 200 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серия L, единствено на хартиен носител	на 22 официални езика на ЕС	770 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серии L + C, месечно издание на DVD (сборно издание)	на 22 официални езика на ЕС	400 EUR за годишен абонамент
Притурка към Официален вестник (серия S — Договори за обществени поръчки и процедури по възлагане), DVD, едно издание на седмица	многоезичен: на 23 официални езика на ЕС	300 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серия C — Конкурси	на език(езици) в зависимост от конкурса	50 EUR за годишен абонамент

Абонамент за *Официален вестник на Европейския съюз*, издаван на официалните езици на Европейския съюз, може да се направи за 22 езикови версии. Един абонамент включва сериите L (Законодателство) и C (Информация и известия).

За всяка езикова версия се прави отделен абонамент.

Съгласно Регламент (ЕО) № 920/2005 на Съвета, публикуван в Официален вестник L 156 от 18 юни 2005 г., според който институциите на Европейския съюз временно не са задължени да съставят всички актове на ирландски език и да ги публикуват на този език, изданията на Официален вестник на ирландски език се разпространяват отделно.

Абонаментът за притурката към Официален вестник (серия S — Договори за обществени поръчки и процедури по възлагане) включва всички 23 официални езикови версии в едно общо многоезиково DVD.

Абонатите на *Официален вестник на Европейския съюз* имат право, след заявка, да получат различните приложения към Официален вестник без допълнително заплащане. Информация за публикуването на приложенията се предоставя чрез съобщения за читателите, включени в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Продажби и абонаменти

Абонаментът за различните платени периодични издания, като например *Официален вестник на Европейския съюз*, може да бъде направен чрез всички наши търговски представители.

Списъкът на търговските представители е достъпен на адрес:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_bg.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) предлага директен безплатен достъп до законодателството на Европейския съюз. Този интернет сайт дава възможност за справка с *Официален вестник на Европейския съюз* и включва договорите, законодателството, юриспруденцията и подготвителните законодателни актове.

За подробна информация за Европейския съюз посетете интернет сайта: <http://europa.eu>



Служба за публикации на Европейския съюз
2985 Люксембург
ЛЮКСЕМБУРГ

BG