ISSN 1725-2512

Diario Oficial de la Unión Europea

L 123

Edición en lengua española

Legislación

54° año

12 de mayo de 2011

Sumario

II *Actos no legislativos*

REGLAMENTOS

★ **Reglamento de Ejecución (UE) nº 453/2011 del Consejo, de 4 de mayo de 2011, por el que se establece un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de furfuraldehído originarias de la China tras una reconsideración por expiración en virtud del artículo 11, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 1225/2009** 1

★ **Reglamento (UE) nº 454/2011 de la Comisión, de 5 de mayo de 2011, relativa a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros» del sistema ferroviario transeuropeo** [1] 11

Reglamento de Ejecución (UE) nº 455/2011 de la Comisión, de 11 de mayo de 2011, por el que se establecen valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas 68

Reglamento de Ejecución (UE) nº 456/2011 de la Comisión, de 11 de mayo de 2011, por el que se modifican los precios representativos y los importes de los derechos adicionales de importación de determinados productos del sector del azúcar fijados por el Reglamento (UE) nº 867/2010 para la campaña 2010/11 70

(continúa al dorso)

Precio: 4 EUR

[1] Texto pertinente a efectos del EEE

ES

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres finos son actos de gestión corriente, adoptados en el marco de la política agraria, y que tienen generalmente un período de validez limitado.

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres gruesos y precedidos de un asterisco son todos los demás actos.

IV *Actos adoptados, antes del 1 de diciembre de 2009, en aplicación del Tratado CE, del Tratado UE y del Tratado Euratom*

★ **Decisión del Órgano de Vigilancia de la AELC nº 343/09/COL, de 23 de julio de 2009, relativa a las transacciones inmobiliarias realizadas por el Ayuntamiento de Time de las parcelas nºs 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70, 2/32 (Noruega)** 72

ES

II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) Nº 453/2011 DEL CONSEJO

de 4 de mayo de 2011

por el que se establece un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de furfuraldehído originarias de la China tras una reconsideración por expiración en virtud del artículo 11, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 1225/2009

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 1225/2009 del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativo a la defensa contra las importaciones que sean objeto de dumping por parte de países no miembros de la Comunidad Europea [1] («el Reglamento de base»), y, en particular, su artículos 11, apartados 2 y 5 y 9, apartado 4,

Vista la propuesta presentada por la Comisión Europea («la Comisión») previa consulta al Comité Consultivo,

Considerando lo siguiente:

A. **PROCEDIMIENTO**

1. **Medidas en vigor**

(1) El Consejo, a raíz de una investigación antidumping («la investigación original»), estableció, mediante el Reglamento (CE) nº 95/95 [2], un derecho antidumping definitivo en forma de un derecho específico sobre las importaciones de furfuraldehído originarias de la República Popular China (RPC) («las medidas antidumping definitivas»). El importe del derecho específico era de 352 EUR por tonelada.

(2) Tras una reconsideración provisional iniciada en mayo de 1997 a solicitud de un exportador chino, el Reglamento (CE) nº 2722/1999 [3] mantuvo las medidas durante un período adicional de cuatro años.

(3) En abril de 2005, tras una reconsideración por expiración, el Consejo, mediante el Reglamento (CE) nº 639/2005 [4], prorrogó las medidas por un período adicional de cinco años.

2. **Solicitud de reconsideración por expiración**

(4) Tras la publicación de un anuncio sobre la próxima expiración [5] de las medidas antidumping definitivas en vigor, el 28 de enero de 2010 la Comisión recibió una solicitud de inicio de una reconsideración por expiración de dichas medidas de conformidad con el artículo 11, apartado 2, del Reglamento de base. La solicitud fue presentada por dos productores de la Unión, Lenzing AG y Tanin Sevnica kemična industrija d.d. («los solicitantes»), que representan un porcentaje elevado, en este caso más del 50 %, de la producción de furfuraldehído en la Unión.

(5) La solicitud se basaba en el argumento de que probablemente la expiración de las medidas acarrearía una continuación del dumping y la reaparición del perjuicio para la industria de la Unión.

3. **Inicio de una reconsideración por expiración**

(6) El 27 de abril de 2010, tras determinar, previa consulta al Comité Consultivo, que existían suficientes pruebas para iniciar una reconsideración por expiración, la Comisión anunció el inicio de una reconsideración por expiración de conformidad con el artículo 11, apartado 2, del Reglamento de base, mediante la publicación de un anuncio («el anuncio de inicio») en el *Diario Oficial de la Unión Europea* [6].

---

[1] DO L 343 de 22.12.2009, p. 51.
[2] DO L 15 de 21.1.1995, p. 11.
[3] DO L 328 de 22.12.1999, p. 1.
[4] DO L 107 de 28.4.2005, p. 1.
[5] DO C 16 de 22.1.2010, p. 40.
[6] DO C 107 de 27.4.2010, p. 10.

4. **Investigación**

4.1. *Período de investigación*

(7) La investigación sobre la probabilidad de continuación del dumping abarcó el período comprendido entre el 1 de abril de 2009 y el 31 de marzo de 2010 («el período de investigación de reconsideración» o «PIR»). El análisis de las tendencias pertinentes para evaluar la probabilidad de una reaparición del perjuicio abarcó el período comprendido entre el 1 de enero de 2007 y el final del período de investigación de reconsideración («el período considerado»).

4.2. *Partes afectadas por la investigación*

(8) La Comisión informó oficialmente del inicio de la reconsideración por expiración a los solicitantes, a los productores exportadores del país afectado, a los importadores, a los usuarios notoriamente afectados y a los representantes del país afectado.

(9) Se ofreció a las partes interesadas la posibilidad de dar a conocer sus puntos de vista por escrito y de solicitar una audiencia en el plazo fijado en el anuncio de inicio. Se concedió audiencia a todas las partes interesadas que lo solicitaron y que demostraron que existían razones específicas por las que debían ser oídas.

4.3. *Muestreo*

(10) A la vista del número aparentemente elevado de productores exportadores de la República Popular China, se consideró oportuno estudiar la conveniencia de recurrir al muestreo, de conformidad con el artículo 17 del Reglamento de base. Para que la Comisión pudiera decidir si el muestreo sería necesario y, en ese caso, seleccionar una muestra, se pidió a las partes mencionadas que se dieran a conocer en un plazo de quince días a partir del inicio de la reconsideración y que facilitaran a la Comisión la información solicitada en el anuncio de inicio. Dado que no se prestó a cooperar ningún productor exportador, no fue necesario el muestreo.

4.4. *Verificación de la información recibida*

(11) La Comisión envió cuestionarios a todas las partes notoriamente afectadas y a aquellos que se dieron a conocer en los plazos establecidos en el anuncio de inicio.

(12) Los dos productores de la Unión, un importador/usuario y un productor del país análogo, Argentina, respondieron a los cuestionarios. Ninguno de los productores exportadores chinos cooperó en la presente investigación.

(13) La Comisión recabó y verificó toda la información que consideró necesaria para determinar la probabilidad de continuación o reaparición del dumping, y el consiguiente perjuicio, así como el interés de la Unión. Se llevaron a cabo visitas de inspección en los locales de las siguientes partes interesadas:

a) *Productores de la Unión*

— Lenzing AG, («Lenzing»), Austria

— Tanin Sevnica kemična industrija d.d («Tanin»), Eslovenia

b) *Importador/usuario no vinculado*

— International Furan Chemicals BV («IFC»), Róterdam

B. **PRODUCTO AFECTADO Y PRODUCTO SIMILAR**

1. **Producto afectado**

(14) El producto afectado por esta reconsideración es el mismo que el de la investigación original y las siguientes reconsideraciones mencionadas en los considerandos 2 y 3, es decir, furfuraldehído originario de la RPC, actualmente clasificado en el código NC 2932 12 00 («el producto afectado»). El furfuraldehído es también conocido como 2-furaldehído o furfural.

(15) El furfuraldehído es un líquido amarillo claro con un olor acre característico que se obtiene mediante el tratamiento de diversas clases de residuos agrícolas. Sus dos aplicaciones principales son como disolvente selectivo en el refinado de petróleo para la producción de lubrificantes y como materia prima para la obtención de alcohol furfurílico, que se utiliza para elaborar resina sintética destinada a moldes de fundición.

2. **Producto similar**

(16) Al igual que en las investigaciones anteriores, la presente investigación ha demostrado que el furfuraldehído producido en la RPC y exportado a la Unión Europea, el furfuraldehído producido y vendido en el mercado interior del país análogo, Argentina, y el furfuraldehído fabricado y vendido en la Unión por los productores de la Unión tienen las mismas características físicas y químicas básicas y los mismos usos básicos. Por lo tanto, se consideran productos similares a tenor del artículo 1, apartado 4, del Reglamento de base.

C. **PROBABILIDAD DE LA CONTINUACIÓN DEL DUMPING**

(17) De conformidad con el artículo 11, apartado 2, del Reglamento de base, se examinó la probabilidad de que la expiración de las medidas en vigor condujera a una continuación o una reaparición del dumping.

1. **Observaciones generales**

(18) Ninguno de los 34 productores exportadores chinos con los que hubo contactos en el momento del inicio cooperó en la investigación ni presentó información alguna. Por consiguiente, las conclusiones sobre la probabilidad de continuación o reaparición del dumping expuestas a continuación debieron basarse en los hechos disponibles, especialmente la información facilitada por el importador y usuario industrial que cooperó, los datos de Eurostat, las estadísticas oficiales de la RPC de exportación y la información presentada en la solicitud de reconsideración.

2. **País análogo**

(19) Teniendo en cuenta que la RPC es una economía en transición, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2, apartado 7, letra a), del Reglamento de base, el valor normal debió determinarse basándose en el precio o en el valor calculado obtenido en un tercer país de economía de mercado («el país análogo»), o en el precio cobrado por dicho país análogo a otros países, incluidos los de la Unión o, cuando ello no sea posible, en cualquier otra base razonable, incluyendo el precio realmente pagado o por pagar en la Unión por el producto similar, debidamente ajustado, en caso necesario, para incluir un margen de beneficio razonable.

(20) Al igual que en la investigación original, en el anuncio de inicio se propuso Argentina como país análogo apropiado a efectos de determinar el valor normal. Tras la publicación del anuncio de inicio no se recibieron observaciones sobre el país análogo propuesto.

(21) Un productor argentino de furfuraldehído cooperó en la investigación respondiendo al cuestionario. La investigación demostró que en Argentina existía un mercado competitivo de furfuraldehído, en el que alrededor del 90 % del suministro se obtiene de la producción local y el resto de importaciones procedentes de terceros países. El volumen de producción en Argentina constituye más del 70 % del volumen de las exportaciones de la RPC del producto en cuestión a la Unión para su perfeccionamiento activo. Se consideró, por tanto, que el mercado argentino era suficientemente representativo para la determinación del valor normal para la RPC.

(22) En consecuencia, se concluye, al igual que en la investigación original, que Argentina constituye un país análogo apropiado a efectos del artículo 2, apartado 7, letra a), del Reglamento de base.

3. **Importaciones objeto de dumping durante el PIR**

3.1. *Valor normal*

(23) De conformidad con el artículo 2, apartado 7, letra a), del Reglamento de base, el valor normal se estableció a partir de la información remitida por el productor que cooperó del país análogo, es decir, en función de los precios pagados o pagaderos en el mercado interior de Argentina por clientes no vinculados, ya que se concluyó que esas ventas se efectuaban en el curso de operaciones comerciales normales.

(24) En consecuencia, el valor normal se determinó como la media ponderada del precio de venta en el mercado interior a clientes no vinculados practicado por el productor argentino que cooperó.

(25) En primer lugar, se determinó si el total de las ventas del producto similar a clientes independientes en el mercado nacional era representativo de conformidad con el artículo 2, apartado 2, del Reglamento de base, esto es, si representaba como mínimo un 5 % del volumen total de ventas del producto afectado exportado a la Unión. Las ventas interiores del único productor argentino fueron consideradas suficientemente representativas durante el PIR.

(26) La Comisión procedió a examinar a continuación si se podía considerar que las ventas interiores del producto similar se habían realizado en el curso de operaciones comerciales normales de conformidad con el artículo 2, apartado 4, del Reglamento de base. Esto se hizo estableciendo para el producto similar vendido en el mercado argentino la proporción de ventas rentables en el mercado interior a clientes independientes durante el PIR. Como todas las ventas del producto similar durante el PIR fueron rentables, el valor normal se basó en la media ponderada de todas las ventas internas.

3.2. *Precio de exportación*

(27) Puesto que ninguno de los exportadores chinos a la Unión cooperó en la investigación, los precios de exportación se determinaron a partir de los datos disponibles. Se concluyó que la base más adecuada eran la información facilitada por el importador que cooperó y los datos de Eurostat relativos a las importaciones a la Unión del producto en cuestión. Si bien la mayor parte de dichas importaciones se efectuaban al amparo del régimen de perfeccionamiento activo (RPA) (el furfuraldehído chino se utilizaba para la obtención de alcohol furfurílico para la exportación), no existían motivos para considerar que no constituían una base razonable para la determinación de los precios de exportación.

3.3. *Comparación*

(28) A fin de garantizar una comparación ecuánime entre el valor normal y el precio de exportación, y de conformidad con el artículo 2, apartado 10, del Reglamento de base, se realizaron los debidos ajustes a fin de tener en cuenta determinadas diferencias en el transporte y los seguros que afectaban a los precios y su comparabilidad.

3.4. *Margen de dumping*

(29) De conformidad con el artículo 2, apartado 11, del Reglamento de base, el margen de dumping se determinó comparando el valor normal medio ponderado con la media ponderada de los precios de exportación en la misma fase comercial. Esta comparación mostró la existencia de un dumping significativo.

4. **Evolución de las importaciones en caso de derogación de las medidas**

(30) Tras analizar la existencia de dumping durante el período de investigación de reconsideración, se examinó la probabilidad de que el dumping reapareciera en caso de derogación de las medidas. Dado que ningún productor exportador chino cooperó en esta investigación, las conclusiones expuestas a continuación se basan en los datos disponibles con arreglo al artículo 18 del Reglamento de base, es decir, la información facilitada por el importador que cooperó, los datos de Eurostat, las estadísticas oficiales de la RPC de exportación y la solicitud de reconsideración.

(31) A este respecto, se analizaron los siguientes elementos: la evolución de las importaciones a la Unión procedentes de la RPC al amparo del régimen de perfeccionamiento activo, la evolución de las exportaciones de la RPC hacia terceros países y la capacidad excedentaria de los productores chinos.

4.1. *Evolución de las importaciones procedentes de la RPC*

(32) De acuerdo con las estadísticas oficiales de la RPC de exportación, el total de las exportaciones mundiales del producto afectado procedentes de la RPC aumentó en un 117 % durante el período considerado. Este aumento lo absorbieron principalmente los mercados de EE.UU. y de otros terceros países.

(33) Con respecto a las exportaciones a la Unión, y de acuerdo con Eurostat y con los datos comprobados sobre importaciones, debe señalarse que, durante el PIR, el 99,9 % de todas las importaciones del producto afectado procedentes de la RPC con destino a la Unión se realizaron en régimen de perfeccionamiento activo, y el restante 0,1 % se despachó a libre práctica. No hubo importaciones a libre práctica en 2007 ni en 2008. Para garantizar la exhaustividad de los datos, se tuvieron en cuenta las importaciones a libre práctica dentro del volumen total de importaciones; sin embargo, se consideró irrelevante un análisis en profundidad de la evolución de los precios de estas importaciones ya que sus volúmenes eran insignificantes.

(34) El volumen de importación de la RPC al amparo del RPA y en despacho a libre práctica disminuyó en un 67 % entre 2007 y el PIR, lo cual coincidió con un descenso del consumo en el mercado de la Unión del 24 % según se expone en el considerando 45. El furfuraldehído chino importado al amparo del RPA se utilizaba para la obtención de alcohol furfurílico, que se exportaba posteriormente. No se dispone de información sobre la manera en que se han utilizado en la Unión las importaciones a libre práctica; no obstante, es razonable suponer que, en caso de derogación de las medidas, al menos una parte de las importaciones actuales al amparo del RPA se podrían importar a libre práctica como tales o como el producto transformado final (alcohol furfurílico) vendido en el mercado de la Unión.

(35) El precio de las exportaciones de la RPC varió en función de los mercados en el período comprendido entre 2007 y el PIR. Mientras que el precio de exportación a la Unión registró una fuerte disminución (11 %) en dicho período, los demás mercados de exportación experimentaron un aumento del 10 % aproximadamente. No obstante, hay que señalar que los precios para el mercado de EE.UU. durante el PIR se mantuvieron aproximadamente en el mismo nivel que los destinados a la Unión, mientras que, según las estadísticas RPC de exportación, las exportaciones hacia otros mercados fueron un 19 % por tonelada más caras. Teniendo en cuenta que el producto afectado es muy homogéneo, esas diferencias de precio solo se pueden explicar por la estrategia de precios deliberada de los exportadores chinos, que obtienen mejores precios y beneficios en mercados con menor competencia que en mercados como los de la Unión y EE.UU., donde se practican precios más bajos. Las exportaciones a la Unión y a EE.UU. representaron un 46 % del total de exportaciones de la RPC, lo cual lleva a la conclusión de que esta discriminación de precios podría continuar si los derechos dejaran de tener efecto con objeto de apoyar el dumping por lo menos en el mercado de la Unión.

4.2. *Capacidad excedentaria de los exportadores*

(36) Dada la escasa información disponible sobre la industria china del furfuraldehído, las conclusiones siguientes se basan fundamentalmente en la información contenida en la solicitud de reconsideración.

(37) Según la solicitud de reconsideración por expiración, la producción china de furfuraldehído no ha cesado de aumentar desde 1999 y en 2009 el volumen de producción se situó en torno a 320 000 toneladas. Se afirma que el índice de utilización de la capacidad en la República Popular China es de alrededor del 94 %, lo que significa que existe una capacidad no utilizada en el país de unas 20 000 toneladas anuales, es decir, aproximadamente la mitad del consumo total en la Unión. Se cree que actualmente funcionan en la República Popular China más de 200 fábricas de furfuraldehído, de las cuales cada vez hay más dedicadas a actividades de exportación.

(38) A la luz de lo anterior, se puede concluir que, si se derogasen las medidas, es de esperar que las exportaciones del producto afectado de la RPC entrarían en cantidades importantes en el mercado de la Unión fuera del régimen de perfeccionamiento activo y seguirían siendo objeto de dumping casi con certeza.

5. **Conclusión sobre la probabilidad de continuación del dumping**

(39) Teniendo en cuenta la gran capacidad de producción disponible en la RPC, la capacidad de los productores chinos para aumentar rápidamente los volúmenes de producción y orientarlos hacia la exportación y la política de precios de esas exportaciones, parece razonable suponer que la derogación de las medidas daría lugar a una reanudación de las exportaciones de la RPC a la Unión fuera del RPA.

(40) Los precios de exportación actuales al amparo del RPA están exentas del derecho antidumping. Por tanto, puede considerarse que dichos precios también son indicativos de los niveles futuros de precios si se derogasen las medidas. A este respecto, se constató que los precios de exportación chinos al amparo del régimen de perfeccionamiento activo eran objeto de dumping y estaban subcotizando los precios de los productores de la Unión en un 11 % durante el PIR, tal como se establece en el considerando 69.

(41) Teniendo en cuenta los resultados anteriormente descritos, cabe concluir que las exportaciones procedentes de la RPC siguen siendo objeto de dumping y que es probable que continúe el dumping en el mercado de la Unión si se eliminan las medidas antidumping vigentes.

D. **DEFINICIÓN DE INDUSTRIA DE LA UNIÓN**

(42) La industria de la Unión consta de dos empresas: Lenzing AG (Austria) y Tanin Sevnica kemična industrija d.d (Eslovenia), que representan en conjunto el 100 % de la producción de la Unión del producto afectado durante el PIR. Las dos empresas respondieron a los cuestionarios y cooperaron plenamente en la investigación. En consecuencia, a efectos de lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, y en el artículo 5, apartado 4, del Reglamento de base, la industria de la Unión está formada por los dos productores de la Unión. Por razones de confidencialidad, los datos relativos al rendimiento de la industria de la Unión se presentan únicamente en forma indizada.

(43) En comparación con la investigación original, la industria de la Unión ha cambiado considerablemente: Furfural Español SA actualmente Nutrafur, el productor español que presentó la denuncia original en 1994, cesó la producción en octubre de 2008. Nutrafur, que apoya la presente solicitud de reconsideración, no ha cooperado en el actual procedimiento. No obstante, Nutrafur continúa activo en el mercado; es un operador comercial que compra el producto afectado a sus antiguos competidores de la Unión. Las cifras de producción de Nutrafur en 2007 y 2008 mencionadas en la solicitud se incluyeron en el consumo en el mercado de la Unión.

E. **SITUACIÓN EN EL MERCADO DE LA UNIÓN**

1. **Consumo en el mercado de la Unión**

(44) El consumo de furfuraldehído de la Unión se determinó a partir de datos sobre el volumen de ventas de la industria de la Unión en el mercado de la Unión (incluyendo las ventas de Nutrafur cuando aún producía furfuraldehído) más las importaciones procedentes de la RPC al amparo del RPA y las importaciones de otros terceros países despachadas a libre práctica, basándose en datos comprobados del importador International Furan Chemicals BV («IFC») y Eurostat. Como Eurostat no divulga la información completa por razones de confidencialidad, los datos de Eurostat solo se utilizaron para las importaciones de otros terceros países excepto la RPC y la República Dominicana, ya que IFC es el único importador de furfuraldehído procedente de esas fuentes.

(45) Sobre esta base, durante el período considerado el consumo de la Unión disminuyó un 24 % y pasó de 48 534 toneladas en 2007 a 36 725 toneladas durante el PIR.

Cuadro 1 — Consumo de la Unión

Año	2007	2008	2009	PIR
Toneladas	48 534	45 738	38 175	36 725
Índice (2007 = 100)	100	94	79	76
Tendencia interanual		– 6	– 15	– 3

Fuente: respuestas comprobadas al cuestionario de la industria de la Unión e IFC, solicitud de reconsideración y datos de Eurostat.

2. **Importaciones procedentes de la RPC**

2.1. *Volumen, cuota de mercado y precios*

(46) Según las estadísticas chinas de exportación, durante el PIR las importaciones chinas a libre práctica fueron insignificantes (2,5 toneladas); la mayor parte de importaciones chinas se hicieron al amparo del RPA. El volumen de importaciones chinas al amparo del RPA disminuyó, pasando de 8 264 toneladas en 2007 a 2 749 toneladas durante el PIR, lo que supone un 67 % menos. En 2008, las importaciones chinas al amparo del RPA alcanzaron un máximo de unas 10 000 toneladas; en los años siguientes disminuyeron. Durante el período considerado, la cuota de mercado china para las importaciones al amparo del RPA disminuyó, pasando del 17 % al 8 %, lo que equivale a 9 puntos porcentuales.

(47) Los precios chinos al amparo del RPA disminuyeron un 12 %, pasando de 774 EUR en 2007 a 685 EUR durante el PIR.

Cuadro 2 — Importaciones originarias de la RPC

Año	2007	2008	2009	PIR
Toneladas	8 264	10 002	5 159	2 749
Índice (2007 = 100)	100	121	62	33
Tendencia interanual		21	– 59	– 29
Cuota de mercado	17 %	22 %	14 %	7 %
Precio, EUR/tonelada	774	1 014	690	685
Índice (2007 = 100)	100	131	89	88

Fuente: respuestas comprobadas al cuestionario de IFC.

3. **Volúmenes y precios de importación de otros terceros países**

(48) Hay que observar que, al igual que en la investigación original, la totalidad de las importaciones procedentes de la República Dominicana eran envíos de una empresa matriz a su filial europea para la producción de alcohol furfurílico. Por tanto, los precios aplicados en estas transacciones son precios de transferencia entre empresas vinculadas y no reflejaron los precios reales de mercado. Según Eurostat, los volúmenes de importación de furfuraldehído en la Unión procedentes de países distintos a la República Popular China, junto con sus precios medios, evolucionaron como sigue:

Cuadro 3 — Importaciones a la Unión procedentes de la República Dominicana

Año	2007	2008	2009	PIR
Toneladas	32 003	27 662	24 996	25 959
Índice (2007 = 100)	100	86	78	81
Tendencia interanual		– 14	– 8	3
Cuota de mercado	66 %	60 %	65 %	71 %
Precio, EUR/tonelada	809	982	582	670
Índice (2007 = 100)	100	121	72	83

Cuadro 4 — Importaciones a la Unión de otros terceros países

Año	2007	2008	2009	PIR
Toneladas	1 687	1 583	1 226	1 158
Índice (2007 = 100)	100	94	73	69
Tendencia interanual		– 6	– 21	– 4
Cuota de mercado	3 %	3 %	3 %	3 %
Precio, EUR/tonelada	800	997	632	621
Índice (2007 = 100)	100	125	79	78

(49) Durante el período considerado, los volúmenes de importación de furfuraldehído procedentes de la República Dominicana y de todos los demás terceros países disminuyeron notablemente, un 19 % y un 31 % respectivamente. A pesar de la disminución de las importaciones procedentes de la República Dominicana, fue posible un aumento de cuota de mercado, que pasó del 66 % al 71 %. Sin embargo, todas esas importaciones se incluyeron en la producción de alcohol furfurílico por parte de la filial europea del productor de la República Dominicana. Por tanto, los precios de estas transacciones fueron precios de transferencia entre empresas vinculadas y pueden no reflejar los precios reales de mercado.

3.1. *Volúmenes y precios de exportación de la RPC a otros terceros países*

(50) Durante el período considerado, los volúmenes de exportación aumentaron en un 105 % (lo que corresponde aproximadamente a un 9 % de las ventas totales de la Unión durante el PIR). Hay que señalar que las exportaciones de la industria de la Unión a otros terceros países se hicieron a precios inferiores durante el PIR, lo cual se puede explicar por la competencia que suponían grandes cantidades de furfuraldehído chino a bajo precio en esos terceros países.

Cuadro 5 — Volúmenes y precios de exportación de la industria de la Unión a otros terceros países

Año	2007	2008	2009	PIR
Cantidades - Índice (2007 = 100)	100	136	211	205
Tendencia interanual		36	75	– 6
Precios - Índice (2007 = 100)	100	114	88	82
Tendencia interanual		14	– 26	– 6

4. **Situación económica de la industria de la Unión**

(51) La situación económica de la industria de la Unión, es decir, las empresas Lenzing y Tanin, se analiza más adelante.

4.1. *Producción*

(52) La producción total del producto afectado por parte de la industria de la Unión aumentó en un 14 % durante el período considerado.

Cuadro 6 — Producción de la Unión

Año	2007	2008	2009	PIR
Índice (2007 = 100)	100	109	114	114
Tendencia interanual		9	5	0

Fuente: Respuestas comprobadas de los productores de la Unión al cuestionario.

4.2. *Capacidad de producción y utilización de la capacidad*

(53) La capacidad de producción total de la industria de la Unión no sufrió variaciones durante el período considerado. La utilización de la capacidad de la industria de la Unión se incrementó en 12 puntos porcentuales y pasó del 85 % al 97 %, lo que significa que la producción casi alcanzó su máxima capacidad.

Cuadro 7 — Capacidad de la Unión

Año	2007	2008	2009	PIR
Índice (2007 = 100)	100	100	100	100
Utilización de la capacidad	85 %	92 %	96 %	97 %

Fuente: Respuestas comprobadas de los productores de la Unión al cuestionario.

4.3. *Nivel de existencias*

(54) El cuadro siguiente muestra que el nivel de existencias de la industria de la Unión aumentó un 26 % durante el período considerado. Dicho aumento fue especialmente significativo entre 2007 y 2008, llegando a un 193 %.

Cuadro 8 — Existencias

Año	2007	2008	2009	PIR
Índice (2007 = 100)	100	293	165	126
Tendencia interanual		193	– 128	– 40

Fuente: Respuestas comprobadas de los productores de la Unión al cuestionario.

4.4. *Volumen de ventas y cuota de mercado*

(55) El volumen de ventas de la industria de la Unión a clientes no vinculados en el mercado de la Unión aumentó un 13 % durante el PIR. Como consecuencia del aumento de las ventas, la cuota de mercado de la industria de la Unión aumentó en 5 puntos porcentuales durante el período considerado.

Cuadro 9 — Volumen de ventas y cuota de mercado de la Unión

Año	2007	2008	2009	PIR
Índice (2007 = 100)	100	100	112	113
Variación de la cuota de mercado	10-20 %	10-20 %	14-24 %	15-25 %

Fuente: Respuestas comprobadas de los productores de la Unión al cuestionario.

4.5. *Precios medios de venta*

(56) Durante el período considerado, los precios de venta medios aplicados por la industria de la Unión en el mercado de la Unión descendieron un 1 %. En 2008, el precio de venta medio alcanzó el máximo con un aumento del 11 %, pero a continuación descendió rápidamente al año siguiente. La ligera disminución de los precios de venta debe contemplarse a la luz del aumento del 5 % del coste unitario de producción, que la industria de la Unión no pudo asumir.

Cuadro 10 — Precios medios de venta en la Unión

Año	2007	2008	2009	PIR
Índice (2007 = 100)	100	111	98	99
Tendencia interanual		11	– 13	1

Fuente: Respuestas comprobadas de los productores de la Unión al cuestionario.

4.6. *Costes medios de producción*

(57) Durante el período considerado, los costes medios de producción aumentaron en un 5 % debido principalmente al incremento del empleo y, por tanto, al incremento del total de los costes laborales.

Cuadro 11 — Coste medio de producción

Año	2007	2008	2009	PIR
Índice (2007 = 100)	100	105	105	105
Tendencia interanual		5	0	0

Fuente: Respuestas comprobadas de los productores de la Unión al cuestionario.

4.7. *Rentabilidad y flujo de caja*

(58) Los beneficios realizados por la industria de la Unión se redujeron notablemente durante el período considerado al igual que el flujo de caja, que disminuyó un 56 %. Todo ello fue debido a la presión sobre los precios de venta, a pesar del aumento tanto de la producción como de las ventas.

Cuadro 12 — Rentabilidad y flujo de caja

Año	2007	2008	2009	PIR
Índice de la rentabilidad (2007 = 100)	100	175	– 7	– 4
Tendencia interanual		75	– 182	3
Flujo de caja - Índice (2007 = 100)	100	144	49	44
Tendencia interanual		44	– 95	– 5

Fuente: Respuestas comprobadas de los productores de la Unión al cuestionario.

4.8. *Inversiones, rendimiento de los capitales invertidos y capacidad de reunir capital*

(59) Las inversiones cayeron un 95 % entre 2007 y el PIR. El rendimiento de las inversiones, expresado como beneficios/pérdidas del producto afectado en relación con el valor contable neto de las inversiones, disminuyó considerablemente durante el período considerado, siguiendo la misma tendencia que las inversiones. Como consecuencia del deterioro de la rentabilidad y el flujo de caja, la capacidad del solicitante para reunir capital empeoró de forma notable durante el período considerado. Dicho deterioro se observa también claramente en las inversiones del solicitante, que disminuyeron un 95 % durante el período considerado.

Cuadro 13 — Inversiones y rendimiento de las inversiones

Año	2007	2008	2009	PIR
Inversiones - Índice (2007 = 100)	100	61	2	5
Tendencia interanual		– 39	– 59	3
Índice del rendimiento de las inversiones (2007 = 100)	100	196	– 7	– 4
Tendencia interanual		96	– 203	3

Fuente: Respuestas comprobadas de los productores de la Unión al cuestionario.

4.9. *Empleo y productividad*

(60) El nivel de empleo en la industria de la Unión durante el período considerado aumentó en un 8 %. La productividad, medida como producción en toneladas por persona empleada, aumentó un 6 %. No obstante, los costes laborales totales se incrementaron un 16 % durante el período considerado.

Cuadro 14 — Empleo y productividad

Año	2007	2008	2009	PIR
Empleo — Índice	100	109	109	108
Productividad (toneladas por empleado) — Índice	100	100	105	106
Costes laborales — Índice	100	114	115	116

Fuente: Respuestas comprobadas de los productores de la Unión al cuestionario.

4.10. *Magnitud del margen de dumping*

(61) Teniendo en cuenta el volumen, la cuota de mercado y los precios de las importaciones objeto de dumping procedentes de la RPC, el efecto de los márgenes de dumping reales en la industria de la Unión no puede considerarse insignificante.

4.11. *Recuperación de los efectos del dumping*

(62) Tal como lo indica la evolución positiva de la mayoría de los indicadores que aparecen más arriba, durante el período considerado, la situación financiera de la industria de la Unión se recuperó parcialmente del efecto perjudicial de las importaciones objeto de dumping procedentes de la RPC.

4.12. *Crecimiento*

(63) Aunque el consumo de la Unión disminuyó un 24 % durante el período considerado, la producción, el volumen de ventas y la cuota de mercado de la industria de la Unión aumentaron en el mismo período. Simultáneamente, el volumen y la cuota de mercado de las importaciones procedentes de la RPC disminuyeron. Sin embargo, la industria de la Unión solo pudo beneficiarse de las medidas hasta cierto punto ya que la presión RPC sobre los precios de venta no les permitió hacer beneficios ni alcanzar su beneficio previsto.

5. **Conclusión sobre la situación económica de la industria de la Unión**

(64) El furfuraldehído procedente de la República Dominicana no está disponible en el mercado libre de la Unión. En consecuencia, no se han encontrado indicios de que estas importaciones contribuyeran a la precaria situación de la industria de la Unión. Por lo que se refiere a las importaciones de otros terceros países, sus volúmenes disminuyeron de tal manera que, aunque se realicen a precios muy bajos, sus efectos no se pueden considerar significativos.

(65) Las medidas contra la RPC han tenido efectos positivos sobre la situación económica de la industria de la Unión, puesto que la mayoría de los indicadores de perjuicio experimentaron una evolución positiva: se incrementaron la producción, el volumen de ventas y el valor de las ventas. A pesar de la disminución del consumo, la industria de la Unión consiguió aumentar su cuota de mercado. En cambio, la rentabilidad descendió de manera significativa durante el PIR. La industria de la Unión no ha estado en condiciones de obtener el beneficio previsto, que se fijó en la investigación original en el 5 % para garantizar su desarrollo. En ese sentido, se concluyó que la industria de la Unión ha sufrido un perjuicio importante con arreglo a lo establecido en el artículo 3, apartado 5 del Reglamento de base, y que su situación financiera sigue siendo vulnerable.

F. **PROBABILIDAD DE REAPARICIÓN DEL PERJUICIO**

(66) En los considerandos 39 y 40 se concluía que la expiración de las medidas daría lugar probablemente a un aumento significativo en la Unión de las exportaciones objeto de dumping procedentes de la RPC.

(67) Según lo mencionado anteriormente, los productores chinos tienen la posibilidad de desviar grandes volúmenes de exportación al mercado de la Unión si se derogan las medidas. De acuerdo con la solicitud de reconsideración, la capacidad de producción de la RPC ascendió a 320 000 toneladas en 2009, con una capacidad excedentaria de al menos 20 000 toneladas. Además, parece que otros mercados de exportación, como Japón, Tailandia y los EE.UU., no pudieron absorber esta capacidad excedentaria, que, por consiguiente, lo más probable es que se dirigiera al mercado de la Unión.

(68) Por lo que respecta a los precios, las estadísticas chinas de exportación muestran que el precio del producto afectado vendido en los EE.UU. era similar al de las exportaciones a la Unión al amparo del RPA. Los precios chinos practicados en otros mercados de exportación eran más elevados.

(69) No obstante, dado que los precios chinos subcotizaron los de la industria de la Unión en un 11 %, si se permite que expiren las medidas, es probable que los exportadores chinos mantengan sus prácticas para recuperar la cuota de mercado perdida. Este comportamiento, unido a su capacidad para suministrar cantidades significativas del producto afectado al mercado de la Unión, podría tener efectos muy negativos sobre la industria de la Unión y en particular sobre su rentabilidad.

(70) Basándose en lo anteriormente expuesto, se concluye que la derogación de las medidas daría lugar, con toda probabilidad, a una reaparición del perjuicio derivado de las importaciones objeto de dumping procedentes de la República Popular China.

G. **INTERÉS DE LA UNIÓN**

1. **Observación preliminar**

(71) De conformidad con el artículo 21 del Reglamento de base, se examinó si el mantenimiento de las medidas antidumping en vigor sería contrario al interés de la Unión en su conjunto.

(72) El interés de la Unión se determinó con arreglo a una estimación de los diversos intereses implicados, es decir, los de la industria de la Unión, los importadores y comerciantes, y los usuarios y proveedores del producto afectado.

(73) En las investigaciones previas se consideró que la adopción de medidas no iba contra el interés de la Unión. Por otra parte, la presente investigación es una reconsideración por expiración, que analiza una situación en la que las medidas antidumping se están aplicando.

(74) Sobre esta base se examinó si, a pesar de la conclusión de que existe una posibilidad de continuación del dumping y reaparición del perjuicio, existen razones de peso que pudieran llevar a concluir que el mantenimiento de las medidas en este caso concreto no responde al interés de la Unión.

2. **Interés de la industria de la Unión**

(75) La industria de la Unión ha demostrado ser una industria viable, capaz de adaptarse a las condiciones cambiantes del mercado. Esto se vio confirmado especialmente por la evolución positiva de la producción y las ventas en un contexto de disminución del consumo en la Unión. Sin embargo, debido a la fuerte presión sobre los precios de venta, la rentabilidad no pudo seguir la misma tendencia positiva.

(76) Teniendo en cuenta que la RPC dispone de capacidad excedentaria para el furfuraldehído y visto que otros mercados de exportación (como Japón, Tailandia y los EE.UU.) no pueden absorber esa capacidad excedentaria, en caso de expiración de las medidas, lo más probable es que los exportadores chinos intentarían recuperar sus cuotas de mercado perdidas manteniendo su comportamiento de dumping en el mercado de la Unión.

(77) Por tanto, si dejan de aplicarse las medidas antidumping, lo más probable es que la situación de la industria de la Unión se vea gravemente deteriorada debido a las exportaciones chinas a precio reducido objeto de dumping como ya se ha explicado en los considerandos 65 a 68.

3. **Interés de los importadores**

(78) Un solo importador de la Unión cooperó en el procedimiento: IFC, una empresa radicada en los Países Bajos y propiedad de un productor de furfuraldehído de la República Dominicana. IFC es el único importador activo de furfuraldehído de la Unión; hay otras pocas empresas que se limitan a importar el producto afectado ocasionalmente. IFC es el principal operador en el mercado de furfuraldehído de la Unión (y de alcohol furfurílico) ya que representa en torno al 80 % del consumo de la Unión. IFC importa de la República Dominicana, de la RPC al amparo del RPA y de otros terceros países. Por otra parte, IFC es el cliente principal de la industria de la Unión y le compra aproximadamente el 32 % del total de sus ventas. Posteriormente, TFC, la empresa vinculada de IFC, radicada en Geel (Bélgica), utiliza el furfuraldehído comprado para la obtención de alcohol furfurílico.

(79) Este importador es bastante neutral en relación con el procedimiento ya que, por una parte, quiere tener acceso al furfuraldehído chino sin ningún tipo de restricciones ni la carga de deber cumplimentar las formalidades aduaneras para el RPA y, por otra, le gustaría que se mantuviera la industria de la Unión para obtener el producto en cuestión con rapidez. Asimismo, el mantenimiento de las medidas elimina la competencia con las importaciones de su empresa matriz en la República Dominicana y consolida la fortaleza del grupo en los mercados de furfuraldehído y de alcohol furfurílico (incluyendo al amparo del RPA) en la Unión.

4. **Interés de los usuarios**

(80) La Comisión envió cuestionarios a veintisiete usuarios industriales de furfuraldehído. Solo tres usuarios cooperaron en el procedimiento, si bien no obtenían el furfuraldehído en la RPC sino que se lo compraban directamente a la industria de la Unión. Para esos usuarios la importancia de este producto en sus actividades, refinado de petróleo o fabricación de lubricantes, es insignificante. Por lo tanto, no se vieron especialmente afectados por las medidas antidumping.

5. **Conclusión sobre el interés de la Unión**

(81) Por todo lo expuesto, se concluye que no existen razones de peso para no mantener las medidas antidumping actualmente en vigor.

H. **MEDIDAS ANTIDUMPING**

(82) Se informó a todas las partes de los principales hechos y consideraciones en que se pretendía basar la recomendación de mantener las medidas vigentes. También se les concedió un plazo para que pudieran presentar observaciones tras comunicárseles esa información. Si bien se analizaron las observaciones pertinentes presentadas, dicho análisis no dio lugar a ninguna modificación de los hechos ni de las consideraciones principales por las que se había decidido mantener las medidas antidumping.

(83) Se deduce de lo anterior que, tal como está previsto en el artículo 11, apartado 2, del Reglamento de base, deben mantenerse las medidas antidumping aplicables a las importaciones de furfuraldehído originarias de la RPC establecidas mediante el Reglamento (CE) nº 639/2005. Estas medidas consisten en un derecho específico.

(84) Ahora bien, dado que este derecho específico se estableció sobre la base de las conclusiones de la investigación original en 1995 y que nunca se revisó, se ha considerado adecuado evaluar si sigue siendo pertinente el nivel del mencionado derecho. A este respecto, la Comisión ha decidido iniciar de oficio una reconsideración provisional de conformidad con el artículo 11, apartado 3, del Reglamento de base.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

1. Se establece un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de 2-furaldehído (también conocido como furfuraldehído o furfural), clasificado actualmente en el código NC 2932 12 00, originarias de la República Popular China.

2. El importe del derecho aplicable será de 352 EUR por tonelada.

3. En caso de que las mercancías hayan sido dañadas antes de su despacho a libre práctica y, por lo tanto, el precio pagado o pagadero se haya calculado proporcionalmente para la determinación del valor en aduana conforme al artículo 145 del Reglamento (CEE) nº 2454/93 de la Comisión, de 2 de julio de 1993, por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) nº 2913/92 del Consejo por el que se establece el Código Aduanero Comunitario [1], el importe del derecho antidumping, calculado sobre la base del apartado 2 del presente artículo, deberá reducirse en un porcentaje que corresponda al cálculo proporcional del precio realmente pagado o pagadero.

4. A menos que se especifique lo contrario, serán aplicables las disposiciones vigentes en materia de derechos de aduana.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 4 de mayo de 2011.

Por el Consejo
El Presidente
MARTONYI J.

[1] DO L 253 de 11.10.1993, p. 1.

REGLAMENTO (UE) Nº 454/2011 DE LA COMISIÓN

de 5 de mayo de 2011

relativa a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros» del sistema ferroviario transeuropeo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad [1], y, en particular, su artículo 6, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

(1) Según el artículo 2, letra e), de la Directiva 2008/57/CE, el sistema de ferrocarril se subdivide en subsistemas estructurales y funcionales. Cada uno de estos subsistemas debe estar regulado por una especificación técnica de interoperabilidad (ETI).

(2) Mediante la Decisión C(2006) 124 final, de 9 de febrero de 2007, la Comisión dio un mandato a la Agencia Ferroviaria Europea («la Agencia») para la elaboración de especificaciones técnicas de interoperabilidad de conformidad con la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional [2]. En este mandato se pedía a la Agencia que elaborara el borrador de la ETI correspondiente a las aplicaciones telemáticas para los viajeros; el 31 de mayo de 2010, la Agencia presentó una Recomendación. Esta Recomendación deberá ser complementada por otra adicional tras el mandato de la Comisión de que se regulen las tarifas, los billetes y las reservas en viajes nacionales. Al elaborar su recomendación, la Agencia deberá tener en cuenta la evolución a nivel nacional y la evolución técnica por lo que se refiere a los nuevos procedimientos técnicos en el campo de la billetería y la intermodalidad.

(3) Las especificaciones técnicas de interoperabilidad son especificaciones adoptadas de acuerdo con la Directiva 2008/57/CE. La ETI que se presenta adjunta regula el subsistema relativo a las aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros y su objetivo es garantizar que se cumplan los requisitos esenciales y se logre la interoperabilidad del sistema ferroviario.

(4) Se considera que la interconexión efectiva de los sistemas de información y comunicación de los distintos administradores de infraestructuras y empresas ferroviarias es fundamental, en particular para el suministro de información actualizada y de servicios de billetería para viajeros.

(5) El objeto de la presente ETI es proporcionar los procedimientos e interfaces entre todos los tipos de agentes para permitir el suministro de información y la expedición de billetes a los viajeros a través de tecnologías ampliamente disponibles. El intercambio de información deberá cubrir los aspectos siguientes: sistemas que faciliten información al viajero antes y durante el viaje; sistemas de reserva y pago, gestión del equipaje; expendición de billetes a través de oficinas, máquinas expendedoras de billetes, venta a bordo, por teléfono, Internet o cualquier otra tecnología de la información ampliamente disponible; gestión de las conexiones entre trenes y entre estos y otros modos de transporte.

(6) La información proporcionada a los pasajeros debe ser accesible según los requisitos de la Decisión 2008/164/CE de la Comisión, de 21 de diciembre de 2007, sobre la especificación técnica de interoperabilidad «personas de movilidad reducida» en los sistemas ferroviarios transeuropeos convencional y de alta velocidad [3].

(7) Las disposiciones de la presente ETI se entienden sin perjuicio de las decisiones de los Estados miembros con arreglo al artículo 2 del Reglamento (CE) nº 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo [4].

(8) Son necesarias unas especificaciones detalladas para garantizar la aplicación del presente Reglamento. Tales especificaciones deben determinar el sistema de intercambio de datos sobre la base de componentes comunes y de la interconexión de los sistemas de información y comunicación de los agentes considerados. Por otro lado, se necesita también una descripción de la gobernanza aplicable al desarrollo, despliegue y funcionamiento del sistema y un programa director para el desarrollo y despliegue del mismo. Estas prestaciones contractuales se entregarán durante la fase inicial de ejecución. Por ello, será necesario modificar la ETI en un segundo momento para incluir estas prestaciones (especificaciones detalladas, gobernanza y programa director).

[1] DO L 191 de 18.7.2008, p. 1.
[2] DO L 110 de 20.4.2001, p. 1.
[3] DO L 64 de 7.3.2008, p. 72.
[4] DO L 315 de 3.12.2007, p. 14.

(9) De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5, apartado 8, de la Directiva 2008/57/CE, los documentos técnicos publicados por la Agencia y mencionados en el presente Reglamento deberán considerarse como anexos a la ETI en cuestión y pasarán a ser obligatorios a partir del momento en que la ETI sea aplicable.

(10) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité establecido por el artículo 29, apartado 1, de la Directiva 2008/57/CE.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

1. En el anexo I se recoge la Especificación Técnica de Interoperabilidad (en lo sucesivo denominada «la ETI») relativa al elemento «aplicaciones destinadas a los servicios de viajeros» del subsistema «aplicaciones telemáticas» del sistema ferroviario transeuropeo citado en el artículo 6, apartado 1, de la Directiva 2008/57/CE.

2. La ETI se aplicará al elemento «aplicaciones destinadas a los servicios de viajeros» del subsistema «aplicaciones telemáticas», mencionado en el punto 2.5 del anexo II de la Directiva 2008/57/CE.

3. Con relación a los servicios ferroviarios de viajeros desde o hasta terceros países, la conformidad con las disposiciones de la presente ETI estará supeditada a la disponibilidad de información de agentes situados fuera de la UE, a no ser que, merced a acuerdos bilaterales, exista un intercambio de información compatible con aquella.

Artículo 2

La presente ETI se aplicará en tres fases:

— una primera fase en la que se establecen las especificaciones detalladas en materia de tecnologías de la información (TI), la gobernanza y el programa director (fase 1),

— una segunda fase dedicada al desarrollo del sistema de intercambio de datos (fase 2), y

— una fase final dedicada al despliegue del sistema de intercambio de datos (fase 3).

Artículo 3

1. La Agencia Ferroviaria Europea publicará en su sitio web los documentos técnicos recogidos en el anexo III y los mantendrá actualizados. Pondrá en práctica un proceso de gestión de los cambios efectuados en los documentos técnicos, tal como se precisa en el punto 7.5.2 del anexo I. Informará a la Comisión de la evolución de estos documentos. A su vez la Comisión informará a los Estados miembros a través del Comité establecido con arreglo al artículo 29 de la Directiva 2008/57/CE.

2. La Agencia Ferroviaria Europea publicará en su sitio web los archivos de referencia citados en el punto 4.2.19 del anexo I y los mantendrá actualizados. Pondrá en práctica un proceso de gestión de las modificaciones efectuadas en estos archivos. Informará a la Comisión de la evolución de estos documentos. A su vez la Comisión informará a los Estados miembros a través del Comité establecido con arreglo al artículo 29 de la Directiva 2008/57/CE.

3. Para el 31 de marzo de 2012, la Agencia Ferroviaria Europea presentará su recomendación sobre las cuestiones pendientes recogidas en el anexo II del presente Reglamento.

Artículo 4

Las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras, los administradores de estaciones, los proveedores de billetes y la Agencia contribuirán a los trabajos de la fase 1, expuestos en el punto 7.2 del anexo I, con la aportación de información funcional y técnica y de su propia experiencia.

Artículo 5

Los organismos representativos del sector ferroviario que operen a escala europea, considerados en el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo [1], junto con un representante de los proveedores de billetes y uno de los viajeros europeos, elaborarán especificaciones detalladas en materia de TI, de gobernanza y del programa director, según se especifica en el punto 7 del anexo I, y las presentarán a la Comisión durante el año siguiente a la publicación del presente Reglamento en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 6

Los Estados miembros velarán por que las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y los proveedores de billetes estén informados del presente Reglamento.

Artículo 7

Para la modificación del presente Reglamento se tendrán en cuenta los resultados de la fase 1, expuesta en el punto 7.2 del anexo I.

[1] DO L 164 de 30.4.2004, p. 1.

Artículo 8

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 5 de mayo de 2011.

Por la Comisión

El Presidente

José Manuel BARROSO

ANEXO I

1. INTRODUCCIÓN

1.1. **Ámbito de aplicación técnico**

Esta Especificación Técnica de Interoperabilidad (en lo sucesivo denominada ETI) trata del elemento «aplicaciones destinadas a los servicios de viajeros» del subsistema «aplicaciones telemáticas» del sistema ferroviario transeuropeo citado en el artículo 6, apartado 1, de la Directiva 2008/57/CE. Se inscribe en los ámbitos de naturaleza funcional de la lista del anexo II de la Directiva 2008/57/CE.

1.2. **Ámbito de aplicación geográfico**

El ámbito geográfico de la presente ETI es el sistema ferroviario transeuropeo, descrito en el artículo 2, letra a), de la Directiva 2008/57/CE.

1.3. **Contenido de la presente ETI**

El contenido de la presente ETI se ajusta al artículo 5 de la Directiva 2008/57/CE.

Esta ETI también comprende, en el capítulo 4, las normas de explotación y mantenimiento específicas del ámbito de aplicación técnico y geográfico.

2. DEFINICIÓN DEL SUBSISTEMA/ÁMBITO DE APLICACIÓN

2.1. **Subsistema**

Esta ETI cubre:

a) el subsistema funcional «aplicaciones telemáticas destinadas a los servicios de viajeros»;

b) la parte del subsistemas de mantenimiento relativa a las aplicaciones telemáticas destinadas a los servicios de viajeros (es decir, modos de utilización, gestión, actualización y mantenimiento de bases de datos, programas informáticos y protocolos de comunicaciones de datos, etc.).

La ETI aborda también la información sobre los aspectos siguientes:

a) sistemas que faciliten información a los pasajeros antes y durante el viaje;

b) sistemas de reserva y de pago;

c) gestión del equipaje;

d) expendición de billetes a través de oficinas, máquinas expendedoras de billetes, por teléfono, Internet o cualquier otra tecnología de la información ampliamente disponible, así como venta a bordo;

e) gestión de las conexiones entre trenes y entre estos y otros modos de transporte.

2.1.1. *Sistemas que faciliten información a los pasajeros antes y durante el viaje*

El anexo II del Reglamento (CE) nº 1371/2007 sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril recoge la información mínima que las empresas ferroviarias y/o los proveedores de billetes deben dar a los viajeros.

2.1.2. *Sistemas de reserva y de pago*

Los sistemas de reserva y billetería intercambiarán información con los sistemas de pago de los distintos proveedores de billetes y las empresas ferroviarias con el fin de que el viajero pueda efectuar los pagos correspondientes a dichos billetes y a las reservas y suplementos del viaje o del servicio por él escogido.

2.1.3. *Gestión del equipaje*

Se facilitará información al viajero acerca de los procedimientos de reclamación en caso de que se perdiera el equipaje facturado durante el viaje. También se le informará acerca del envío o la recogida del equipaje facturado.

2.1.4. *Expendición de billetes a través de oficinas, máquinas expendedoras de billetes, por teléfono, Internet o cualquier otra tecnología de la información ampliamente disponible*

Las empresas ferroviarias y los proveedores de billetes intercambiarán información para que estos últimos puedan expender, en caso de disponibilidad, billetes, billetes directos y suplementos, así como hacer reservas.

2.1.5. *Gestión de las conexiones entre trenes y entre estos y otros modos de transporte*

Se propone un método normalizado para la notificación y el intercambio de información con otros modos de transporte.

3. REQUISITOS ESENCIALES

3.1. **Cumplimiento de los requisitos esenciales**

De acuerdo con el artículo 4, apartado 1, de la Directiva 2008/57/CE, el sistema ferroviario transeuropeo y los subsistemas y componentes de interoperabilidad deben cumplir los requisitos esenciales definidos en términos generales en el anexo III de la Directiva.

En el ámbito de aplicación de la presente ETI se garantizará el cumplimiento de los requisitos esenciales aplicables al subsistema que se señalan en el capítulo 3 mediante la conformidad con las especificaciones descritas en el capítulo 4: Caracterización del subsistema.

3.2. **Aspectos relativos a los requisitos generales**

La pertinencia de los requisitos generales para el subsistema de aplicaciones telemáticas para los viajeros se determina de la manera siguiente:

3.2.1. *Seguridad*

Los requisitos esenciales referentes a la seguridad y aplicables al subsistema de aplicaciones telemáticas para los viajeros son los siguientes: requisitos esenciales 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4, 1.1.5 del anexo III de la Directiva 2008/57/CE. Estos requisitos esenciales no son pertinentes para el subsistema de aplicaciones telemáticas.

3.2.2. *Fiabilidad y disponibilidad*

El requisito esencial 1.2 del anexo III de la Directiva 2008/57/CE queda cubierto por los siguientes puntos:

— punto 4.2.19: Archivos de referencia y bases de datos,

— punto 4.2.21: Redes y comunicación.

3.2.3. *Salud*

Los requisitos esenciales 1.3.1 y 1.3.2 del anexo III de la Directiva 2008/57/CE no son pertinentes para el subsistema de aplicaciones telemáticas.

3.2.4. *Protección del medio ambiente*

Los requisitos esenciales 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 y 1.4.5 del anexo III de la Directiva 2008/57/CE no son pertinentes para el subsistema de aplicaciones telemáticas.

3.2.5. *Compatibilidad técnica*

El requisito esencial 1.5 del anexo III de la Directiva 2008/57/CE no es pertinente para el subsistema de aplicaciones telemáticas.

3.3. **Aspectos relativos específicamente a las aplicaciones telemáticas del subsistema de servicios al viajero**

La pertinencia de los requisitos generales para las aplicaciones telemáticas para el subsistema de los servicios a los viajeros se determina de la manera siguiente:

3.3.1. *Compatibilidad técnica*

El requisito esencial 2.7.1 del anexo III de la Directiva 2008/57/CE queda cubierto, en particular, por los siguientes puntos:

— punto 4.2.19: Archivos de referencia y bases de datos,

— punto 4.2.21: Redes y comunicación.

3.3.2. *Fiabilidad y disponibilidad*

El requisito esencial 2.7.2 del anexo III de la Directiva 2008/57/CE queda cubierto, en particular, por los siguientes puntos:

— punto 4.2.19: Archivos de referencia y bases de datos,

— punto 4.2.21: Redes y comunicación.

Sin embargo, este requisito esencial, especialmente el método de utilización que garantice la eficacia de estas aplicaciones telemáticas y la calidad del servicio, es el fundamento de toda la ETI y no se limita únicamente a los puntos antes mencionados.

3.3.3. *Salud*

Por lo que se refiere al requisito esencial 2.7.3 del anexo III de la Directiva 2008/57/CE, en esta ETI no se especifica ningún requisito adicional a las normas nacionales y europeas vigentes en relación con normas mínimas sobre ergonomía y protección de la salud aplicables a las interfaces entre estas aplicaciones telemáticas y los usuarios.

3.3.4. *Seguridad*

El requisito esencial 2.7.4 del anexo III de la Directiva 2008/57/CE queda cubierto por los siguientes puntos:

— punto 4.2.19: Archivos de referencia y bases de datos,

— punto 4.2.21: Redes y comunicación.

4. CARACTERIZACIÓN DEL SUBSISTEMA

4.1. **Introducción**

Teniendo en cuenta todos los requisitos esenciales aplicables, el subsistema «aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros» se caracteriza por los parámetros fundamentales expuestos en los puntos siguientes.

4.2. **Especificaciones funcionales y técnicas del subsistema**

4.2.1. *Intercambio de datos sobre horarios*

Este parámetro fundamental establece cómo efectuará la empresa ferroviaria el intercambio de datos sobre horarios.

Este parámetro fundamental garantizará que los horarios, incluidos los elementos que se recogen más adelante, se pongan a disposición de otras empresas ferroviarias, de terceros y de organismos públicos. Además, garantizará que cada empresa ferroviaria facilite unos datos sobre horarios exactos y actualizados.

Este parámetro fundamental se aplicará a los servicios de viajeros de la empresa ferroviaria.

El parámetro fundamental implica la realización del siguiente proceso:

4.2.1.1. La empresa ferroviaria pone a disposición de otras empresas ferroviarias y de terceros sus datos sobre horarios

La empresa ferroviaria comunicará todos los datos sobre horarios de que es responsable como transportista, tanto de forma independiente como compartida, referentes a servicios de transporte a disposición del público y garantizará el acceso a los mismos a todas las empresas ferroviarias, terceros y organismos públicos. La empresa ferroviaria garantizará la exactitud y actualización de los datos sobre horarios. Los datos sobre horarios se comunicarán al menos durante doce meses después de haber expirado su validez.

Cuando una empresa ferroviaria opere un servicio de transporte compartido, garantizará, del mismo modo que los demás transportistas del servicio compartido, la exactitud y actualización de la parte de los horarios que le corresponde.

El contenido básico de los datos sobre horarios será el siguiente:

— características principales de las variantes del tren,

— representación del tren,

— diferentes formas de representación de los días de funcionamiento,

— categoría del tren/forma de servicio,

— relación entre servicios de transporte,

— grupos de coches de viajeros ensamblados a los trenes,

— acoplamiento, desacoplamiento,

— conexiones directas,

— conexiones directas (con cambio del número de servicio),

— información suplementaria sobre los servicios de transporte,

— paradas con restricciones de tráfico,

— trenes nocturnos,

— cambio de husos horarios,

— régimen de precios e información sobre reservas,

— punto de contacto para información,

— punto de contacto para reservas,

— servicios disponibles,

— accesibilidad al tren [existencia de plazas prioritarias, espacios para sillas de ruedas, compartimentos dormitorio universales (véase la ETI de personas con movilidad reducida, punto 4.2.6.1)],

— servicios suplementarios,

— conexiones – coincidencias entre servicios de transporte,

— lista de estaciones.

Tratándose de servicios de transporte que la empresa ferroviaria controla de forma independiente, el horario anual deberá comunicarse al menos dos meses antes de que entre en vigor. Para los demás servicios, la empresa ferroviaria comunicará el horario lo antes posible.

La empresa ferroviaria comunicará cualquier modificación del horario anual en series de actualizaciones con una antelación de al menos siete días antes de que entre en vigor. Esta obligación solo será tal si la empresa ferroviaria conoce la modificación siete o más días antes de que entre en vigor.

Este proceso, y la información utilizada en el mismo, deberán ajustarse al siguiente documento o documentos técnicos:

— B.4 (véase el anexo III).

4.2.2. *Intercambio de datos sobre tarifas*

Este parámetro fundamental establece cómo efectuará la empresa ferroviaria el intercambio de datos sobre tarifas.

Con él se garantiza que los datos sobre tarifas, en el formato descrito a continuación, estén disponibles para otras empresas ferroviarias o para terceros con autorización de venta.

Las disposiciones de este parámetro fundamental se aplicarán a todas las tarifas para viajeros de la empresa ferroviaria en ventas nacionales, internacionales y extranjeras.

Este parámetro fundamental implica la realización del siguiente proceso:

4.2.2.1. La empresa ferroviaria pone sus datos sobre tarifas a disposición de otras empresas ferroviarias, de organismos públicos autorizados y de terceros autorizados a vender

La empresa ferroviaria comunicará todos los datos sobre tarifas (incluidas tablas de precios) y garantizará el acceso a los mismos a las empresas ferroviarias, a terceros a los que conceda la autorización de venta con arreglo a acuerdos de distribución, y a organismos públicos autorizados. La empresa ferroviaria garantizará la exactitud y actualización de los datos sobre tarifas.

Cuando una empresa ferroviaria opere un servicio de transporte compartido, garantizará, del mismo modo que los demás transportistas del servicio compartido, la exactitud y actualización de los datos sobre tarifas.

El contenido básico de los datos sobre tarifas en ventas internacionales o extranjeras será el expuesto en el anexo IV.

Los datos sobre tarifas para ventas internacionales o extranjeras se pondrán a disposición de empresas ferroviarias, de terceros con autorización de venta con arreglo a acuerdos de distribución, y de organismos públicos autorizados, con una antelación al menos igual a lo establecido en el anexo IV.

Este proceso, y la información utilizada en el mismo deberán ajustarse, por lo que se refiere a las tarifas para ventas internacionales o extranjeras, al siguiente documento o documentos técnicos:

— B.1 (véase el anexo III),

— B.2 (véase el anexo III),

— B.3 (véase el anexo III).

Los datos sobre tarifas para ventas nacionales se pondrán a disposición de empresas ferroviarias, de terceros con autorización de venta, y de organismos públicos autorizados, con una antelación al menos igual que en el caso de los datos sobre tarifas para ventas internacionales y extranjeras.

Este proceso, y la información utilizada en el mismo en lo referente a datos sobre tarifas para ventas nacionales, deberán ajustarse al documento o documentos técnicos que elabore la Agencia (véase el anexo II).

4.2.3. *Gestión de la información sobre los datos de contacto de la empresa ferroviaria*

Este parámetro fundamental establece cómo informará la empresa ferroviaria acerca de su sitio web oficial de forma que los clientes puedan obtener información fidedigna.

Las disposiciones de este parámetro fundamental se aplicarán a todas las empresas ferroviarias.

Este parámetro fundamental implica la realización del siguiente proceso:

4.2.3.1. La empresa ferroviaria comunica un conjunto de datos con la información de contacto

La empresa ferroviaria pondrá a disposición de otras empresas ferroviarias, de la Agencia, de terceros y de organismos públicos un conjunto de datos en el que se hará constar su denominación y su código de transportista, así como su sitio web oficial. El sitio web oficial citado en este parámetro fundamental deberá poderse leer automáticamente y ajustarse a las pautas de accesibilidad del contenido en la web. Si una empresa ferroviaria opera comercialmente una unidad de forma compartida con otra u otras empresas ferroviarias, se pondrán a disposición de otras empresas ferroviarias el nombre de la unidad compartida, los códigos de transportista y el sitio web oficial.

Al poner una empresa ferroviaria sus datos sobre horarios a disposición de otras, de acuerdo con lo dispuesto en el punto 4.2.1.1, se asegurará de que el nombre del transportista que figura en el horario facilitado corresponda al nombre que figura en el conjunto de datos. Si se producen modificaciones, la empresa ferroviaria actualizará el contenido del conjunto de datos lo antes posible.

4.2.4. *Gestión de la información sobre las condiciones de transporte*

Este parámetro fundamental establece cómo difundirá la empresa ferroviaria la información sobre las condiciones de transporte.

Con él se garantiza que las condiciones de transporte figuren en el sitio web oficial de la empresa ferroviaria.

Este parámetro fundamental se aplicará a los servicios de viajeros de la empresa ferroviaria.

El parámetro fundamental implica la realización del siguiente proceso:

4.2.4.1. La empresa ferroviaria publica información relativa a las condiciones de transporte

La empresa ferroviaria publicará información relativa a:

— las condiciones generales de transporte de viajeros por vía férrea (GCC-CIV/PRR),

— sus propias condiciones de transporte,

— un enlace con el Reglamento (CE) nº 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril,

— las formas de pago aceptadas,

— las condiciones de venta y postventa, especialmente en lo relativo al cambio y reembolso de billetes,

— los procedimientos de presentación de reclamaciones,

al menos en su sitio web oficial. Este sitio se ajustará a las pautas de accesibilidad del contenido en la web, que tienen en cuenta las necesidades de las personas con discapacidades auditivas o visuales.

Por lo que se refiere a la primera publicación, el proceso se desarrollará, a más tardar, en los seis meses siguientes a la entrada en vigor de la presente ETI. Las modificaciones de la información se publicarán al menos seis días antes de su entrada en vigor. La empresa ferroviaria citará los artículos que se han modificado con respecto a la versión anterior. En todos los casos la empresa mantendrá en su sitio web oficial la versión anterior de la información.

4.2.5. *Gestión de la información sobre el transporte de equipaje facturado*

Este parámetro fundamental establece cómo facilitará la empresa ferroviaria la información relativa al transporte de equipajes facturados, si es que la empresa presta tal servicio. Si no lo presta, la empresa ferroviaria deberá informar en ese sentido.

Este parámetro fundamental garantiza que el viajero disponga de información sobre el manejo del equipaje facturado.

El parámetro fundamental implica la realización del siguiente proceso:

4.2.5.1. La empresa ferroviaria publica información relativa a las condiciones de manejo del equipaje facturado

La empresa ferroviaria publicará, a la atención de los viajeros, las condiciones de manejo del equipaje facturado, si es que la empresa presta tal servicio. Si no lo presta, la empresa ferroviaria deberá informar en ese sentido. Esta información se publicará al menos en el sitio web oficial de la empresa ferroviaria. Este sitio se ajustará a las pautas de accesibilidad del contenido en la web, que tienen en cuenta las necesidades de las personas con discapacidades auditivas o visuales.

Por lo que se refiere a la primera publicación, el proceso se desarrollará, a más tardar, en los seis meses siguientes a la entrada en vigor de la presente ETI. Las modificaciones de la información se publicarán al menos seis días antes de su entrada en vigor. La empresa ferroviaria citará los artículos que se han modificado con respecto a la versión anterior. En todos los casos la empresa mantendrá en su sitio web oficial la versión anterior de la información.

4.2.6. *Gestión de la información sobre el transporte y asistencia a personas de movilidad reducida (PMR)*

Este parámetro fundamental establece cómo facilitará la empresa ferroviaria, el proveedor de billetes y/o el administrador de estaciones la información relativa al transporte y asistencia a las PMR.

Este parámetro fundamental garantiza que el viajero disponga de información sobre el transporte y asistencia a PMR. Si la empresa ferroviaria recurre a las TI para el envío de solicitudes acerca de la disponibilidad o la reserva de asistencia a PMR, el sistema contactado deberá poder tratar como mínimo los mensajes conformes con el protocolo que figura en el documento técnico B.10 (véase el anexo III). Además, este sistema enviará el número de confirmación de la reserva de asistencia (esto es fundamental para dar al cliente o viajero la garantía o la confianza de que se le va a prestar tal asistencia, así como para establecer quién es el encargado y responsable de su prestación). Los mensajes contendrán toda la información necesaria para que la empresa ferroviaria, el proveedor de billetes y/o el administrador de estaciones envíe a la PRM el número de confirmación (de cada salida y llegada en cada viaje) de la reserva de asistencia.

Este parámetro fundamental se aplicará de la manera que se expone a continuación. Las disposiciones acerca del manejo de información relativa al transporte de PMR se aplicará a los servicios de viajeros de la empresa ferroviaria. Las disposiciones en materia de solicitud y confirmación electrónicas de este parámetro fundamental se aplicarán cuando exista un acuerdo entre la parte solicitante y la parte contactada.

El parámetro fundamental implica la realización de los siguientes procesos:

4.2.6.1. La empresa ferroviaria publica información relativa a la accesibilidad de los servicios ferroviarios y las condiciones de acceso al material rodante

La empresa ferroviaria publicará la información siguiente:

— el tipo de tren, su número o números o el número de línea (si no se dispone de número de tren) en el que se prestan servicios a PMR,

— el tipo de servicios para PMR en dichos trenes y su cantidad mínima (por ejemplo, espacio para silla de ruedas, litera o WC para PMR, ubicación de los asientos especiales) en condiciones normales de explotación,

— los métodos de solicitud de asistencia para subir a los trenes y bajar de ellos (incluidos el plazo de notificación, la dirección, la dirección electrónica, las horas de atención y el número de teléfono de la oficina u oficinas de asistencia a PMR), de acuerdo con el artículo 24 del Reglamento sobre los derechos de los viajeros,

— el tamaño y peso máximo admisible de la silla de ruedas (incluido el peso de la PMR),

— las condiciones de transporte de las personas o animales que la acompañen,

— las condiciones de acceso al edificio de la estación y a los andenes, incluida información sobre si la estación está clasificada como accesible para PMR o si está dotada de personal de apoyo a las PMR,

al menos en su sitio web oficial. Este sitio se ajustará a las pautas de accesibilidad del contenido en la web, que tienen en cuenta las necesidades de las personas con discapacidades auditivas o visuales.

Por lo que se refiere a la primera publicación, el proceso se desarrollará, a más tardar, en los seis meses siguientes a la entrada en vigor de la presente ETI. Las modificaciones de la información se publicarán al menos seis días antes de su entrada en vigor. La empresa ferroviaria citará los artículos que se han modificado con respecto a la versión anterior. En todos los casos la empresa mantendrá en su sitio web oficial la versión anterior de la información.

4.2.6.2. La empresa ferroviaria o el proveedor de billetes envía una solicitud de disponibilidad o de reserva de asistencia a PMR al sistema o sistemas contactados

Si la empresa ferroviaria o el proveedor de billetes recurre a las TI para el envío de solicitudes acerca de la disponibilidad o la reserva de asistencia a PMR, dichas solicitudes deberán ajustarse a las disposiciones pertinentes.

La posibilidad de hacer una reserva de asistencia a PMR estará supeditada a la existencia de un acuerdo comercial entre los transportistas y distribuidores de que se trate. Estos acuerdos podrán abordar aspectos como los recargos, las normas técnicas y de seguridad, las limitaciones específicas en cuanto a trenes, los orígenes o destinos, las tarifas, los canales de venta, etc.

Siempre que se haya celebrado un acuerdo entre las partes interesadas, el sistema de distribución solicitante podrá enviar solicitudes al sistema acerca de la disponibilidad o la reserva de un determinado tipo de asistencia en el tren considerado.

Los principales tipos de solicitudes serán los siguientes:

— solicitud de información sobre disponibilidad,

— solicitud de reserva,

— solicitud de cancelación parcial,

— solicitud de cancelación total.

Este proceso se desarrollará a partir de la solicitud transmitida por un cliente al sistema de la empresa ferroviaria o del proveedor de billetes.

Los datos y el contenido informativo del mensaje utilizado en el cumplimiento de las obligaciones deberá ajustarse:

— bien a los elementos recogidos en el documento técnico B.10 (véase el anexo III), en cuyo caso todos los sistemas contactados deberán poder comprender la solicitud y enviar la respuesta,

— o bien a otras normas, en cuyo caso el sistema contactado deberá poder comprender la solicitud y enviar la respuesta solo si se ha celebrado un acuerdo específico con el sistema solicitante.

4.2.6.3. El sistema contactado envía una respuesta de disponibilidad o de reserva de asistencia a PMR

Si la empresa ferroviaria recurre a las TI para el envío de respuestas acerca de la disponibilidad o la reserva de asistencia a PMR, deberá ajustarse a las condiciones de este proceso.

Si la solicitud de reserva de asistencia a PMR se ha formulado debidamente y con arreglo al procedimiento descrito, el sistema contactado enviará al sistema solicitante una respuesta acerca de la disponibilidad o la reserva del tipo de asistencia solicitado.

Los principales tipos de respuestas en materia de reserva serán los siguientes:

— respuesta sobre disponibilidad,

— confirmación de solicitud de reserva,

— confirmación de cancelación parcial,

— confirmación de cancelación total,

— respuesta negativa.

Este proceso se realizará como respuesta a una solicitud recibida por el sistema con arreglo al proceso anteriormente descrito.

Los elementos de los datos y el contenido informativo del mensaje utilizados para cumplir las obligaciones requeridas deberán ajustarse:

— bien a los elementos recogidos en el documento técnico B.10 (véase el anexo III),

— o bien a otras normas,

según el protocolo que utilice el sistema solicitante.

4.2.7. *Gestión de la información acerca del transporte de bicicletas*

Este parámetro fundamental establece cómo difundirá la empresa ferroviaria la información acerca del transporte de bicicletas.

Con él se garantiza que el viajero disponga de información acerca del transporte de bicicletas. El sistema adjudicador deberá poder tratar como mínimo los mensajes conformes con el protocolo que figura en el documento técnico B.5 (véase el anexo III).

Este parámetro fundamental se aplicará de la manera que se expone a continuación. Las disposiciones acerca del manejo de información relativa al transporte de bicicletas se aplicarán a los servicios de viajeros de la empresa ferroviaria que ofrece dicho servicio. La aplicación de las disposiciones de este parámetro fundamental, relativo a una solicitud o confirmación electrónica, están supeditadas a la celebración de un acuerdo entre la parte solicitante y la parte adjudicadora para la prestación de servicios en el marco de los cuales es posible u obligatoria la reserva del transporte considerado.

El parámetro fundamental implica la realización de los siguientes procesos:

4.2.7.1. La empresa ferroviaria publica las condiciones de transporte de bicicletas

La empresa ferroviaria publicará, a la atención de los viajeros, las condiciones de transporte de bicicletas, si es que la empresa presta tal servicio. Esta información se publicará al menos en el sitio web oficial de la empresa ferroviaria. Este sitio se ajustará a las pautas de accesibilidad del contenido en la web, que tienen en cuenta las necesidades de las personas con discapacidades auditivas o visuales. Las condiciones incluirán por lo menos:

— el tipo de tren, su número o números o el número de línea (si no se dispone de número de tren) en el que se presta el servicio de transporte de bicicletas,

— las temporadas o períodos en que esté permitido el transporte de bicicletas,

— las tarifas del transporte de bicicletas,

— información sobre si está disponible o es obligatoria una reserva específica de espacio para depositar la bicicleta (incluida información sobre el plazo de reserva, las horas de atención al público, la dirección electrónica y el teléfono).

La primera publicación de estas condiciones tendrá lugar a más tardar seis meses después de la entrada en vigor de la presente ETI. Las modificaciones de la información se publicarán al menos seis días antes de su entrada en vigor. La empresa ferroviaria citará los artículos que se han modificado con respecto a la versión anterior. En todos los casos la empresa mantendrá en su sitio web oficial la versión anterior de la información.

4.2.7.2. La empresa ferroviaria o el proveedor de billetes envía una solicitud de disponibilidad o de reserva de transporte de bicicletas al sistema adjudicador

La posibilidad de hacer una reserva de transporte estará supeditada a la existencia de un acuerdo comercial entre los transportistas y distribuidores de que se trate. Estos acuerdos podrán abordar aspectos como los recargos, las normas técnicas y de seguridad, las limitaciones específicas en cuanto a trenes, los orígenes o destinos, las tarifas, los canales de venta, etc.

Si la empresa ferroviaria o el proveedor de billetes recurre a las TI para el envío de solicitudes acerca de la disponibilidad o la reserva de transporte de bicicletas, esta comunicación deberá ajustarse a las disposiciones que rigen este proceso.

Siempre que se haya celebrado un acuerdo entre las partes interesadas, el sistema de distribución solicitante podrá enviar solicitudes al sistema adjudicador acerca de la disponibilidad o la reserva del servicio específico de trasporte de bicicletas en el tren considerado.

Los principales tipos de solicitudes de reserva serán los siguientes:

— solicitud de información sobre disponibilidad,

— solicitud de reserva,

— solicitud de cancelación parcial,

— solicitud de cancelación total.

Este proceso se desarrollará a partir de la solicitud transmitida por un cliente al sistema de distribución de la empresa ferroviaria.

Los elementos de los datos y el contenido informativo del mensaje utilizados para cumplir las obligaciones requeridas deberán ajustarse:

— bien a las especificaciones del documento técnico B.5 (véase el anexo III), en cuyo caso todos los sistemas adjudicadores deberán poder comprender la solicitud y enviar la respuesta,

— o bien a normas determinadas de otra manera, en cuyo caso el sistema adjudicador podrá comprender la solicitud y enviar la respuesta solo si se ha celebrado un acuerdo específico con el sistema de distribución solicitante.

4.2.7.3. El sistema adjudicador envía una respuesta de disponibilidad o de reserva respecto al transporte de bicicletas

Si la empresa ferroviaria recurre a las TI para el envío de respuestas acerca de la disponibilidad o la reserva del servicio de transporte de bicicletas, deberá ajustarse a las normas aplicables al proceso.

Si la solicitud de reserva de transporte de bicicletas se ha formulado debidamente y con arreglo al procedimiento descrito, el sistema adjudicador enviará al sistema de distribución solicitante una respuesta acerca de la disponibilidad o la reserva en el tren solicitado.

Los principales tipos de respuestas en materia de reserva serán los siguientes:

— respuesta sobre disponibilidad,

— confirmación de solicitud de reserva,

— confirmación de cancelación parcial,

— confirmación de cancelación total,

— respuesta negativa.

Este proceso se realizará como respuesta a una solicitud enviada al sistema adjudicador con arreglo al proceso anteriormente descrito.

Los elementos de los datos y el contenido informativo del mensaje utilizados para cumplir las obligaciones requeridas deberán ajustarse:

— bien a la información recogida en el documento técnico B.5 (véase el anexo III),

— o bien a otras normas,

según el protocolo que utilice el sistema de adjudicación solicitante.

4.2.8. *Gestión de la información acerca del transporte de automóviles*

Este parámetro fundamental establece cómo facilitará la empresa ferroviaria la información relativa al transporte de automóviles y motocicletas (en lo sucesivo, el término «automóviles» incluirá a las motocicletas), si es que la empresa presta tal servicio.

Con él se garantiza que el viajero disponga de información acerca del transporte de automóviles. El sistema adjudicador deberá poder tratar como mínimo los mensajes conformes con el protocolo que figura en el documento técnico B.5 (véase el anexo III).

Este parámetro fundamental se aplicará de la manera que se expone a continuación. Las disposiciones acerca del manejo de información relativa al transporte de automóviles se aplicarán a los servicios de viajeros de la empresa ferroviaria que ofrece dicho servicio. La aplicación de las disposiciones de este parámetro fundamental, relativo a una solicitud o confirmación electrónica, está supeditada a la celebración de un acuerdo entre la parte solicitante y la parte adjudicadora para la prestación de servicios en los que es posible u obligatoria la reserva del transporte considerado.

Este parámetro fundamental se aplicará de la siguiente manera:

4.2.8.1. La empresa ferroviaria publica información relativa a las condiciones del transporte de automóviles

La empresa ferroviaria comunicará, a la atención de los viajeros, las condiciones de transporte de automóviles, si es que la empresa presta tal servicio. Esta información se publicará al menos en el sitio web oficial de la empresa ferroviaria. Este sitio se ajustará a las pautas de accesibilidad del contenido en la web, que tienen en cuenta las necesidades de las personas con discapacidades auditivas o visuales.

Las condiciones incluirán por lo menos:

— el tipo de tren y su número o números en el que se presta el servicio de transporte de bicicletas,

— las horas o períodos en que se presta el servicio de transporte de automóviles,

— las tarifas normales del transporte de automóviles (incluida la dotación de plazas para los viajeros, cuando la empresa ferroviaria ofrezca tal servicio,

— la dirección precisa y la hora en que deben subirse los automóviles al tren,

— la dirección precisa y la hora de llegada del tren a la estación de destino,

— los límites de tamaño, peso, etc. vigentes para el transporte de automóviles.

La primera publicación de estas condiciones tendrá lugar a más tardar seis meses después de la entrada en vigor de la presente ETI. Las modificaciones de la información se publicarán al menos seis días antes de su entrada en vigor. La empresa ferroviaria hará una lista de los artículos modificados. En todos los casos la empresa mantendrá en su sitio web oficial la versión anterior de la información.

4.2.8.2. La empresa ferroviaria o el proveedor de billetes envía una solicitud de disponibilidad o de reserva de transporte de automóviles al sistema adjudicador

La posibilidad de hacer una reserva de transporte estará supeditada a la existencia de un acuerdo comercial entre los transportistas y distribuidores de que se trate. Estos acuerdos podrán abordar aspectos como los recargos, las normas técnicas y de seguridad, las limitaciones específicas en cuanto a trenes, los orígenes o destinos, las tarifas, los canales de venta, etc.

Si la empresa ferroviaria o el proveedor de billetes recurre a las TI para el envío de solicitudes acerca de la disponibilidad o la reserva de transporte de automóviles, esta comunicación deberá ajustarse a las disposiciones que rigen este proceso.

Siempre que se haya celebrado un acuerdo entre las partes interesadas, el sistema de distribución solicitante podrá enviar solicitudes al sistema adjudicador acerca de la disponibilidad o la reserva del servicio específico de trasporte de automóviles en el tren considerado.

Los principales tipos de solicitudes de reserva serán los siguientes:

— solicitud de información sobre disponibilidad,

— solicitud de reserva,

— solicitud de cancelación parcial,

— solicitud de cancelación total.

Este proceso se desarrollará a partir de la solicitud transmitida por el cliente al sistema de distribución de la empresa ferroviaria.

Los elementos de los datos y el contenido informativo del mensaje utilizados para cumplir las obligaciones requeridas deberán ajustarse:

— bien a los elementos recogidos en el documento técnico B.5 (véase el anexo III), en cuyo caso todos los sistemas adjudicadores deberán poder comprender la solicitud y enviar la respuesta,

— o bien a otras normas, en cuyo caso el sistema adjudicador podrá comprender la solicitud y enviar la respuesta solo si se ha celebrado un acuerdo específico con el sistema de distribución solicitante.

4.2.8.3. El sistema adjudicador envía una respuesta de disponibilidad o de reserva respecto al transporte de automóviles

Si la empresa ferroviaria recurre a las TI para el envío de respuestas acerca de la disponibilidad o la reserva del servicio de transporte de automóviles, deberá ajustarse a las normas aplicables al proceso.

Si la solicitud de reserva de transporte de automóviles se ha formulado debidamente y con arreglo al procedimiento descrito, el sistema adjudicador enviará al sistema de distribución solicitante una respuesta acerca de la disponibilidad o la reserva en el tren solicitado.

Los principales tipos de respuestas en materia de reserva serán los siguientes:

— respuesta sobre disponibilidad,

— confirmación de solicitud de reserva,

— confirmación de cancelación parcial,

— confirmación de cancelación total,

— respuesta negativa.

Este proceso se realizará como respuesta a una solicitud enviada al sistema adjudicador con arreglo al proceso anteriormente descrito.

Los elementos de los datos y el contenido informativo del mensaje utilizados para cumplir las obligaciones requeridas deberán ajustarse:

— bien a los elementos recogidos en el documento técnico B.5 (véase el anexo III),

— o bien a otras normas,

según el protocolo que utilice el sistema de distribución solicitante.

4.2.9. *Tramitación de la disponibilidad y la reserva*

Este parámetro fundamental establece cómo tramitarán las empresas ferroviarias las reservas de plazas para los viajeros. Todos los espacios asignables a los viajeros [tales como asientos, literas, camas, plazas prioritarias, espacios para sillas de ruedas, compartimentos dormitorio universales (véase la ETI de personas con movilidad reducida, punto 4.2.4)] se designarán en lo sucesivo «plazas», a menos que sea necesaria una mayor precisión. La tramitación de reservas para el trasporte de bicicletas y automóviles o para la asistencia a PMR se recoge en parámetros fundamentales diferentes y en puntos distintos.

La reserva de plaza puede consistir en la asignación de un lugar para el viajero, que se añade al contrato de transporte, o en una transacción combinada que incluye contrato de transporte y asignación de lugar.

Con este parámetro fundamental se garantiza que las empresas ferroviarias solicitante y adjudicadora intercambien la información oportuna sobre disponibilidad y reservas. El sistema adjudicador deberá poder tratar como mínimo los mensajes conformes con el protocolo que figura en el documento técnico B.5 (véase el anexo III).

Las disposiciones de este parámetro fundamental se aplicarán siempre que exista un acuerdo entre la parte solicitante y la parte adjudicadora respecto a los servicios en el marco de los cuales es posible u obligatoria la reserva.

El parámetro fundamental implica la realización de los siguientes procesos:

4.2.9.1. La empresa ferroviaria o el proveedor de billetes envía una solicitud de disponibilidad o de reserva al sistema adjudicador

La posibilidad de hacer una reserva estará supeditada a la existencia de un acuerdo comercial entre los transportistas y distribuidores de que se trate. Estos acuerdos podrán abordar aspectos como los recargos, las normas técnicas y de seguridad, las limitaciones específicas en cuanto a trenes, los orígenes o destinos, las tarifas, los canales de venta, etc.

Siempre que se haya celebrado un acuerdo entre las partes interesadas, el sistema de distribución solicitante podrá enviar solicitudes al sistema adjudicador acerca de la disponibilidad o la reserva de un determinado tipo de plaza en el tren considerado.

Los principales tipos de reserva serán los siguientes:

— solicitud de información sobre disponibilidad,

— solicitud de reserva,

— solicitud de cancelación parcial,

— solicitud de cancelación total.

Este proceso se desarrollará a partir de la solicitud transmitida por un cliente al sistema de distribución de la empresa ferroviaria.

Los elementos de los datos y el contenido informativo del mensaje utilizados en el cumplimiento de las obligaciones requeridas deberá ajustarse:

— bien a los elementos recogidos en el documento técnico B.5 (véase el anexo III), en cuyo caso todos los sistemas adjudicadores deberán poder comprender la solicitud y enviar la respuesta,

— o bien a otras normas, en cuyo caso el sistema adjudicador podrá comprender la solicitud y enviar la respuesta solo si se ha celebrado un acuerdo específico con el sistema de distribución solicitante.

4.2.9.2. El sistema adjudicador envía una respuesta de disponibilidad o de reserva respecto al transporte de automóviles

Si la solicitud de reserva de plazas se ha formulado debidamente y con arreglo al procedimiento descrito, el sistema adjudicador enviará al sistema de distribución solicitante una respuesta acerca de la disponibilidad o la reserva en el tren solicitado.

Los principales tipos de respuestas en materia de reserva serán los siguientes:

— respuesta sobre disponibilidad,

— confirmación de solicitud de reserva,

— confirmación de cancelación parcial,

— confirmación de cancelación total,

— propuesta de sustitución,

— respuesta negativa.

Este proceso se realizará como respuesta a una solicitud enviada al sistema adjudicador con arreglo al proceso anteriormente descrito.

Los elementos de los datos y el contenido informativo del mensaje utilizados para cumplir las obligaciones requeridas deberá ajustarse:

— bien a los elementos recogidos en el documento técnico B.5 (véase el anexo III),

— o bien a otras normas,

según el protocolo que utilice el sistema de distribución solicitante.

4.2.10. *Gestión de los elementos de seguridad en la distribución de los productos*

Este parámetro fundamental precisa cómo generará la empresa ferroviaria adjudicadora los elementos de seguridad necesarios para la distribución de sus productos.

Con él se garantizará que las empresas ferroviarias y los viajeros obtendrán en su momento de la empresa ferroviaria adjudicadora la información y las referencias en materia de seguridad necesarias para los diferentes tipos de billete.

El parámetro fundamental implica la realización de los siguientes procesos:

4.2.10.1. El sistema adjudicador crea los elementos de seguridad oportunos para la entrega electrónica

Si una compañía ferroviaria emite un billete o realiza una reserva con arreglo a las Reglas CIV, el personal emisor de billetes/la agencia/el minorista o el sistema de distribución de la empresa ferroviaria generará una información de seguridad que se incorporará al billete o la reserva.

Estas operaciones se efectuarán en cuanto se envíen al sistema de distribución de las empresas ferroviarias consideradas los datos con las características de la reserva y la venta realizadas.

Tales operaciones, y la información utilizada en las mismas, deberán ajustarse a:

— las normas de tramitación de los elementos de seguridad en la distribución de productos, cuya elaboración está en curso. se trata, por lo tanto, de una cuestión pendiente que queda consignada en el anexo II.

4.2.10.2. El sistema adjudicador crea una referencia del expediente para la empresa ferroviaria con vistas a la entrega electrónica

Si una compañía ferroviaria emite un billete o realiza una reserva con arreglo a las Reglas CIV, el personal emisor de billetes/la agencia/el minorista o el sistema de distribución de la empresa ferroviaria creará una referencia del expediente para localizar el billete o reserva e incorporará toda la información relativa al billete en su propio sistema de distribución.

Estas operaciones se efectuarán en cuanto se envíen al sistema de distribución de las empresas ferroviarias consideradas los datos con las características de la reserva y la venta realizadas.

Tales operaciones, y la información utilizada en las mismas, deberán ajustarse a:

— las normas de tramitación de los elementos de seguridad en la distribución de productos, cuya elaboración está en curso. Se trata, por lo tanto, de una cuestión pendiente que queda consignada en el anexo II.

4.2.10.3. El sistema adjudicador crea una referencia para el viajero con vistas a la entrega electrónica

Si una compañía ferroviaria emite un billete o realiza una reserva con arreglo a las Reglas CIV, el personal emisor de billetes/la agencia/el minorista o el sistema de distribución de la empresa ferroviaria generará una referencia y la incorporará al billete o la reserva.

Estas operaciones se efectuarán en cuanto se envíen al sistema de distribución de las empresas ferroviarias consideradas los datos con las características de la reserva y la venta realizadas.

Tales operaciones, y la información utilizada en las mismas, deberán ajustarse a:

— las normas de tramitación de los elementos de seguridad en la distribución de productos, cuya elaboración está en curso; se trata, por lo tanto, de una cuestión pendiente que queda consignada en el anexo II.

4.2.11. *Entrega del producto al cliente después de la compra (ejecución)*

Este parámetro fundamental indica los métodos posibles, directos e indirectos, de ejecución del billete o la reserva, así como los tipos de soporte (por ejemplo, papel).

Este parámetro fundamental garantizará que el emisor o proveedor de billetes emita estos con arreglo a las normas que regulan la interoperabilidad entre empresas ferroviarias. A efectos de la emisión de billetes en ventas internacionales y extranjeras, las empresas ferroviarias utilizarán al menos uno de los tipos de ejecución recogidos en el punto 4.2.11.1, «Ejecución – directa – en ventas internacionales y extranjeras», y en el punto 4.2.11.2, «Ejecución – indirecta – en ventas internacionales y extranjeras».

Las disposiciones de este parámetro fundamental se aplicarán al menos a las tarifas de las ventas internacionales y extranjeras.

4.2.11.1. Ejecución – directa – en ventas internacionales y extranjeras

Este proceso constituye una alternativa para el indicado en el punto 4.2.11.2, «Ejecución – indirecta – en ventas internacionales y extranjeras».

Las empresas ferroviarias aceptarán, como mínimo, los billetes que se ajustan a las especificaciones del documento técnico B.6 (véase el anexo III), excepto cuando el billete no sea el adecuado para el viaje emprendido, cuando la empresa ferroviaria tenga razones fundadas para sospechar la existencia de fraude y cuando el billete no se utilice de acuerdo con las condiciones de transporte expuestas en el punto 4.2.4.

Los principales tipos de billetes se especifican en el documento técnico B.6 del anexo III:

— billete y reserva,

— billete únicamente,

— reserva únicamente,

— suplementos,

— cambio a clase superior,

— cambio de itinerario,

— tarjeta de embarque,

— tarifas especiales con presentación de tarjetas ferroviarias nacionales,

— billetes de grupo,

— abonos internacionales de varios tipos,

— cupón de vehículo acompañado,

— vale que da derecho a compensación.

Este proceso, y la información utilizada en el mismo, deberán ajustarse al siguiente documento o documentos técnicos:

— B.6 (véase el anexo III).

4.2.11.2. Ejecución – indirecta – en ventas internacionales y extranjeras

Este proceso constituye una alternativa para el indicado en el punto 4.2.11.1, «Ejecución – directa – en ventas internacionales y extranjeras».

Si la empresa ferroviaria recurriera en su ventas a la ejecución indirecta con arreglo a uno de los métodos siguientes, deberá ajustarse a las normas que se exponen a continuación:

— entrega electrónica con arreglo a las reglas CIV *(Ticket On Departure),*

— Lista de manifiestos de transporte con arreglo a las reglas CIV,

— billete en formato A4 enviado por correo electrónico con arreglo a las reglas CIV.

Los principales tipos de billetes expendidos de tales formas serán los siguientes:

— billete abierto (únicamente viaje),

— billete abierto + reserva (viaje y reserva),

— billete abierto + suplemento (viaje y suplemento),

— billete abierto + reserva + suplemento (viaje, reserva y suplemento),

— billete de precio global (viaje y reserva).

Este proceso, y la información utilizada en el mismo, deberán ajustarse al siguiente documento o documentos técnicos:

— B.6 (véase el anexo III),

— B.7 (véase el anexo III),

— se están elaborando las normas de los billetes europeos Billete a retirar en la estación y Lista de manifiestos de transporte; se trata, por lo tanto, de una cuestión pendiente que queda consignada en el anexo II.

4.2.11.3. Ejecución – directa – ventas nacionales

Esta es una cuestión pendiente (véase el anexo II).

4.2.11.4. Ejecución – indirecta – ventas nacionales

Esta es una cuestión pendiente (véase el anexo II).

4.2.12. *Gestión del suministro de información en la estación*

Este parámetro fundamental establece cómo facilitará el administrador de estaciones al cliente la información relativa a la circulación de los trenes en la estación.

Las disposiciones se aplicarán solo si ha tenido lugar una renovación, una rehabilitación importante o una instalación de nuevos equipos de información dotados de anuncios vocales o pantallas.

Las disposiciones de este parámetro fundamental se aplicarán al menos en las estaciones en las que tienen parada trenes que prestan un servicio internacional.

El parámetro fundamental implica la realización de los siguientes procesos:

4.2.12.1. El administrador de estaciones informa a los clientes que se encuentran en la estación

En relación con la información sobre la salida de trenes, los administradores de estaciones facilitarán a los clientes la información siguiente en las estaciones:

— tipo y/o número de tren,

— estación o estaciones de destino,

— en su caso, parada o paradas intermedias en otras estaciones,

— andén o vía,

— hora de salida prevista.

En caso de modificación de la información sobre la salida de trenes, los administradores de estaciones facilitarán al menos la siguiente información en las estaciones:

— tipo y/o número de tren,

— estación o estaciones de destino,

— hora prevista de salida,

— modificación respecto a lo previsto.

Respecto a la información sobre los trenes que llegan a la estación terminal, los administradores de estaciones facilitarán al menos la siguiente información:

— estación o estaciones de origen,

— hora de llegada a la estación terminal,

— tipo y/o número de tren,

— andén o vía de llegada.

En caso de modificación de la información sobre los trenes que llegan a la estación terminal, los administradores de estaciones facilitarán al menos la siguiente información:

— tipo y/o número de tren,

— estación o estaciones de origen,

— hora prevista de llegada,

— modificación respecto a lo previsto.

Como modificación respecto a lo previsto se entenderán:

— los retrasos importantes,

— los cambios de vía o andén,

— la cancelación total o parcial del tren,

— el cambio de itinerario del tren.

Sobre la base de acuerdos con las empresas ferroviarias o los administradores de infraestructuras, los administradores de estaciones decidirán acerca de:

— el tipo de sistema de información (pantallas o anuncios vocales),

— el momento en que se facilita la información,

— el lugar de la estación donde se instala el sistema de información.

La información sobre modificaciones será facilitada a su debido tiempo al administrador de estaciones por las empresas ferroviarias o los administradores de infraestructuras con arreglo a lo establecido en el acuerdo.

4.2.13. *Gestión del suministro de información en los vehículos*

Este parámetro fundamental establece cómo facilitará la empresa ferroviaria al usuario la información relativa a la circulación de los trenes en los vehículos.

Las disposiciones se aplicarán en material rodante renovado o rehabilitado, cuando se hubieran renovado o instalado equipos de información dotados de anuncios vocales o pantallas.

Las disposiciones de este parámetro fundamental se aplicarán al menos a los trenes que presten un servicio internacional.

El parámetro fundamental implica la realización de los siguientes procesos:

4.2.13.1. La empresa ferroviaria informa a los viajeros a bordo del tren

La empresas ferroviarias informarán a los viajeros a bordo del tren:

— en la estación de salida y principales paradas intermedias, de lo siguiente:

— tipo y/o número de tren,

— destino o destinos finales,

— si fuera posible, las paradas intermedias,

— retrasos importantes,

— razones del retraso, si se conocen,

antes de la llegada y en todas las paradas intermedias:

— la parada siguiente (nombre de la estación),

antes de la llegada a las principales paradas intermedias y a la estación de destino:

— la parada siguiente (nombre de la estación),

— la hora prevista de llegada,

— la hora estimada de llegada e información sobre retrasos,

— las conexiones principales siguientes (a discreción de la empresa ferroviaria).

Corresponderá a la empresa ferroviaria decidir sobre:

— el tipo de sistema de información (pantallas o anuncios vocales),

— el momento en que se facilita la información,

— el lugar del tren donde se instalan los dispositivos de información.

4.2.14. *Preparación del tren*

Este parámetro fundamental establece cómo informará la empresa ferroviaria al administrador de infraestructuras de que el tren está listo para acceder a la red, una vez efectuadas las tareas determinadas en el punto 4.2.3.3 de la ETI «EXP», o cuando hubiera cambiado el número de tren.

Este parámetro fundamental se aplicará a todos los trenes de la empresa ferroviaria.

El parámetro fundamental implica la realización de los siguientes procesos:

4.2.14.1. Mensaje «tren listo» para todos los trenes

La empresa ferroviaria enviará un mensaje «tren listo» al administrador de infraestructuras cada vez que un tren esté listo para acceder por primera vez a la red, a no ser que, con arreglo a la normativa nacional, el administrador de infraestructuras acepte los horarios como equivalentes a un mensaje de «tren listo». En este último caso, la empresa ferroviaria informará lo antes posible al administrador de infraestructuras y, si procede, al administrador de estaciones, cuando el tren no estuviera listo.

En los mensajes constará, como mínimo, lo siguiente:

— número del tren y/o del surco ferroviario,

— indicación «tren listo», que indica que el tren ha sido preparado y está listo para circular.

Otros aspectos, tales como:

— el punto de salida del surco, con la hora para la cual se había solicitado,

— el punto de destino del surco, con la hora a la que está prevista la llegada del tren propuesto a su destino,

pueden ser comunicados en el mismo mensaje.

Este proceso, y la información utilizada en el mismo, deberán ajustarse, como mínimo, al mensaje «tren listo» del siguiente documento o documentos técnicos:

— B.30 (véase el anexo III).

Pueden también utilizarse otras normas con el mismo objeto, siempre que las partes hubieran celebrado un acuerdo específico que así lo prevea.

4.2.15. *Información y previsiones sobre la circulación de trenes*

Este parámetro fundamental establece la información y las previsiones sobre la circulación de trenes. En él se determina cómo se va a desarrollar el diálogo entre el administrador de estructuras y la empresa ferroviaria, y entre la empresa ferroviaria y el administrador de estaciones, con el fin de intercambiar información y previsiones sobre la circulación de trenes.

Asimismo, establece cómo el administrador de infraestructuras debe enviar a su debido momento información sobre la circulación de trenes a la empresa ferroviaria y al siguiente administrador de infraestructuras que intervenga en la explotación del tren.

La información sobre la circulación de trenes sirve para comunicar información acerca de la situación en que se encuentra el tren en puntos de notificación previamente acordados.

Las previsiones sobre la circulación de trenes sirven para comunicar información acerca de la hora estimada en puntos previamente acordados que son objeto de previsión (puntos de previsión). Este mensaje lo enviará el administrador de infraestructuras a la empresa ferroviaria y al siguiente administrador de infraestructuras que intervenga en la explotación del tren. Las previsiones sobre la circulación de trenes serán comunicadas con la debida antelación al administrador de estaciones por las empresas ferroviarias y/o los administradores de estaciones sobre la base de un acuerdo.

El contrato de surco especificará los puntos de notificación durante la circulación del tren.

Este parámetro fundamental regula el contenido del mensaje, pero no el proceso de generación de las previsiones sobre la circulación de trenes.

Este parámetro fundamental se aplicará a todos los trenes de la empresa ferroviaria.

El parámetro fundamental implica la realización de los siguientes procesos:

4.2.15.1. Información sobre la circulación de trenes destinada a todos los trenes

El administrador de infraestructuras enviará un mensaje «información sobre la circulación de trenes» a la empresa ferroviaria. Esta operación se ejecutará en cuanto el tren llegue a determinados puntos de notificación previamente acordados. Puede ser punto de notificación previamente acordado un punto de transferencia, una estación o el destino final del tren.

El mensaje contendrá, como mínimo, la información siguiente:

— número del tren y/o del surco (identificación del tren),

— hora prevista y hora real de llegada al punto de notificación acordado,

— identificación del punto de notificación,

— situación del tren en el punto de notificación (llegada, salida, paso, salida de la estación de origen, llegada al destino final).

Otros aspectos, tales como:

— la desviación delta de la hora programada reservada (en minutos),

— las razones del retraso, cuando se sepan,

pueden ser comunicados en el mismo mensaje.

Este proceso, y la información utilizada en el mismo, deberán ajustarse, como mínimo, al mensaje «información sobre la circulación de trenes» del siguiente documento o documentos técnicos:

— B.30 (véase el anexo III).

Pueden también utilizarse otras normas con el mismo objeto, siempre que las partes hubieran celebrado un acuerdo específico que así lo prevea.

4.2.15.2. Previsiones sobre la circulación de trenes destinada a todos los trenes

El administrador de infraestructuras enviará un mensaje «previsiones sobre la circulación de trenes» a la empresa ferroviaria.

Esta operación se ejecutará en cuanto el tren llegue a determinados puntos de notificación previamente acordados. Puede ser punto de previsión, por ejemplo, un punto de transferencia o una estación. Puede enviarse también una previsión sobre circulación de trenes antes de que el tren arranque. En caso de retrasos adicionales acumulados entre dos puntos de notificación, la empresa ferroviaria y el administrador de infraestructuras deberán determinar por acuerdo contractual un umbral con arreglo al cual deba enviarse la previsión inicial o la nueva previsión. Si no se conoce el retraso, el administrador de infraestructuras deberá enviar un mensaje «trastornos del servicio» (véase el punto 4.2.16, «Información sobre trastornos del servicio».

El mensaje con las previsiones sobre la circulación de trenes debe comunicar la hora prevista de llegada a los puntos de previsión acordados.

Las previsiones sobre la circulación de trenes serán comunicadas con la debida antelación al administrador de estaciones por las empresas ferroviarias y/o los administradores de estaciones sobre la base de un acuerdo contractual.

El administrador de infraestructuras enviará este mensaje al siguiente administrador de infraestructuras que intervenga en el trayecto.

En el mensaje constará, como mínimo, lo siguiente:

— número del tren y/o del surco (identificación del tren).

— en cada punto de previsión acordado:

  — la hora programada y la hora prevista,

  — la identificación del punto de previsión,

  — la situación del tren en el punto de previsión acordado (llegada, salida, paso, llegada al destino final).

Otros aspectos, tales como:

— la desviación delta estimada de la hora programada reservada (en minutos),

— la comunicación de las razones del retraso, cuando se sepan,

pueden ser comunicados en el mismo mensaje.

Este proceso, y la información utilizada en el mismo, deberán ajustarse, como mínimo, al mensaje «previsiones sobre la circulación de trenes» del siguiente documento o documentos técnicos:

— B.30 (véase el anexo III).

Pueden también utilizarse otras normas con el mismo objeto, siempre que las partes hubieran celebrado un acuerdo específico que así lo prevea.

4.2.16. *Información sobre trastornos del servicio*

Este parámetro fundamental establece cómo se intercambiará la información sobre trastornos del servicio entre la empresa ferroviaria y el administrador de infraestructuras.

Este parámetro fundamental se aplicará a todos los trenes de la empresa ferroviaria.

A efectos de la tramitación de las reclamaciones de los viajeros, los datos sobre trastornos del servicio deberán mantenerse a disposición de empresas ferroviarias, proveedores de billetes y organismos públicos autorizados al menos durante doce meses después de la expiración de dichos datos.

El parámetro fundamental implica la realización de los siguientes procesos:

4.2.16.1. Observaciones generales

La empresa ferroviaria informará al administrador de infraestructuras de la situación operativa de los trenes, según se determina en el punto 4.2.3.3.2 de la ETI «EXP».

Si se interrumpe la circulación de trenes, el administrador de infraestructuras enviará un mensaje «interrupción de la circulación del tren» según se precisa más adelante.

4.2.16.2. Mensaje de interrupción de la circulación del tren destinado a todos los trenes

Si se interrumpe la circulación de trenes, el administrador de infraestructuras enviará el citado mensaje al administrador de infraestructuras colindante y a la empresa o empresas ferroviarias.

Si se conoce la duración del retraso, el administrador de infraestructuras enviará un mensaje de previsiones de la circulación de trenes (véase el punto 4.2.15.2, «Previsiones sobre la circulación de trenes»).

Los principales elementos del mensaje serán los siguientes:

— número del tren y/o del surco (identificación del tren),

— determinación de la ubicación sobre la base del siguiente lugar que figure en el expediente de referencia de los puntos de ubicación,

— hora del comienzo de la interrupción,

— fecha y hora programadas de salida desde esta ubicación,

— código que indica la razón de la interrupción y/o los detalles de la misma.

Este proceso, y la información utilizada en el mismo, deberán ajustarse, como mínimo, al mensaje «interrupción de la circulación del tren» del siguiente documento o documentos técnicos:

— B.30 (véase el anexo III).

Pueden también utilizarse otras normas con el mismo objeto, siempre que las partes hubieran celebrado un acuerdo específico que así lo prevea.

4.2.17. *Gestión de datos a corto plazo sobre el horario de los trenes*

Este parámetro fundamental establece cómo se deben gestionar las solicitudes a corto plazo de surco efectuadas por la «parte accedente» (PA) al administrador de infraestructuras. Estas normas son válidas para todas las solicitudes a corto plazo de surco.

Este parámetro no regula cuestiones de gestión del tráfico. Los límites de plazos entre los surcos a corto plazo y las modificaciones del surco a efectos de la gestión del tráfico se atendrán a los acuerdos que se celebren a nivel local. Es necesario que se puedan solicitar surcos a corto plazo cuando las necesidades del transporte a corto plazo así lo exijan (por ejemplo, en caso de trenes especiales o de trenes suplementarios). A tal efecto, la PA que solicite un surco a corto plazo deberá facilitar al administrador de infraestructuras toda la información necesaria, indicando el lugar y el momento en que deba circular el tren, así como otros datos conexos.

A nivel europeo no se determina ningún plazo mínimo. Las declaraciones de red podrán precisar plazos mínimos.

Cada administrador de infraestructuras es responsable de la idoneidad de un surco en su infraestructura y la empresa ferroviaria está obligada a cotejar las características del tren con los valores indicados en los datos del surco que haya contratado.

Pueden darse los supuestos que se exponen a continuación.

— Supuesto A: la parte accedente (PA) se pone en contacto con todos los administradores de infraestructuras (AI) que intervienen, bien directamente (caso A), bien a través de la empresa de servicio universal (ESU, caso B), a fin de organizar los surcos para todo el trayecto. En este caso la PA tiene que operar el tren durante todo el trayecto.

— Supuesto B: cada PA que intervenga en el transporte se pondrá en contacto con los administradores de la infraestructura local, bien directamente, bien a través de la ESU, a fin de solicitar un surco para el tramo del trayecto en el que explota el tren.

En ambos supuesto, el procedimiento de asignación en la solicitud a corto plazo de surco consiste en un diálogo entre la PA y el AI, que comportará los mensajes siguientes:

— mensaje de «solicitud de surco»,

— mensaje «datos del surco»,

— mensaje «surco no disponible»,

— mensaje «confirmación de surco»,

— mensaje «rechazo de datos del surco»,

— mensaje «cancelación de surco»,

— mensaje «el surco reservado ya no está disponible»,

— mensaje «acuse de recibo».

En el caso de movimientos de tren cuyo surco ha sido ya solicitado y concedido, no es necesario repetir la solicitud de surco a no ser que los retrasos superen un valor previamente acordado contractualmente entre la EF y el AI, o que la composición del tren haya cambiado de tal manera que la solicitud de surco anterior queda invalidada.

Las disposiciones de este parámetro fundamental se aplicarán a la gestión de surcos de todos los trenes de la EF, pero solo si las partes consideradas utilizan aplicaciones telemáticas, en el sentido del anexo II de la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo [1], para las solicitudes a corto plazo de uso de surco.

[1] DO L 75 de 15.3.2001, p. 29.

En este caso, el parámetro fundamental implica la realización de los siguientes procesos:

4.2.17.1. Mensaje de solicitud de surco

La PA enviará este mensaje al AI con el siguiente contenido:

— nombre de la PA que solicita el surco,

— el punto de salida del surco: punto de partida,

— hora de salida desde el punto de salida del surco: hora para la que se solicita el surco,

— el punto final del surco: destino del tren en el surco solicitado,

— hora de llegada al punto final del surco: hora en que el tren propuesto debe llegar a su destino,

— tramo del trayecto solicitado,

— paradas intermedias u otros puntos designados del surco propuesto, indicando la hora de llegada y la hora de salida desde un punto intermedio; si no se cumplimenta este campo, significa que el tren no se para en el punto considerado,

— equipos acordados y necesarios en el tren/datos relativos al tramo del trayecto,

— velocidad máxima admisible del tren,

— velocidad máxima con arreglo a sistemas específicos de control de trenes (nacionales o internacionales, por ejemplo, LZB, ETCS),

— para cada unidad de tracción: tipo de tracción, variante técnica,

— unidad de tracción (tipo de tracción, variante técnica),

— coche remolque con cabina (DVT),

— longitud total,

— peso total,

— carga máxima por eje,

— peso bruto por metro,

— rendimiento de frenado (esfuerzo efectivo de frenado),

— tipo de freno (para indicación del uso del freno electromagnético),

— sistemas específicos de control de trenes (nacionales o internacionales),

— anulación del freno de emergencia,

— sistema de radio (por ejemplo, GSM-R),

— envíos especiales,

— gálibo de carga,

— cualquier otro requisito previo que difiere de las dimensiones normales (por ejemplo, gálibo de carga excepcional),

— categoría del tren,

— cualquier otro dato específico necesario a nivel local o nacional para el tratamiento de la solicitud de surco,

— determinación de las actividades que deben realizarse en un determinado punto intermedio del itinerario,

— código de la EF responsable del movimiento del tren en el tramo respectivo del trayecto,

— código del AI responsable del tren en el tramo respectivo del trayecto,

— códigos de la EF y del AI en la siguiente sección del tren, si procede.

Este proceso, y la información utilizada en el mismo, deberán ajustarse, como mínimo, al mensaje «solicitud de surco» del siguiente documento o documentos técnicos:

— B.30 (véase el anexo III).

Pueden también utilizarse otras normas con el mismo objeto, siempre que las partes hayan celebrado un acuerdo específico que así lo prevea.

4.2.17.2. Mensaje «datos del surco»

El AI envía este mensaje, con el contenido que se precisa a continuación, a la PA solicitante como respuesta a su solicitud:

— nombre de la PA que solicita el surco,

— punto de salida del surco: punto de partida,

— hora de salida desde el punto de salida del surco: hora para la que se solicita el surco,

— punto final del surco: destino del tren en el surco solicitado,

— hora de llegada al punto final del surco: hora en que el tren propuesto debe llegar a su destino,

— tramo del trayecto solicitado,

— paradas intermedias u otros puntos designados del surco propuesto, indicando la hora de llegada y la hora de salida desde un punto intermedio. Si no se cumplimenta este campo, significa que el tren no se para en el punto considerado,

— equipos acordados o necesarios en el tren/datos relativos al tramo del trayecto,

— velocidad máxima admisible del tren,

— velocidad máxima con arreglo a sistemas específicos de control de trenes (nacionales o internacionales, por ejemplo, LZB, ETCS),

— para cada unidad de tracción: tipo de tracción, variante técnica,

— unidad de tracción (tipo de tracción, variante técnica),

— coche remolque con cabina (DVT),

— longitud total,

— peso total,

— carga máxima por eje,

— peso bruto por metro,

— rendimiento de frenado (esfuerzo efectivo de frenado),

— tipo de freno (para indicación del uso del freno electromagnético),

— sistemas específicos de control de trenes (nacionales o internacionales),

— anulación del freno de emergencia,

— sistema de radio (por ejemplo, GSM-R),

— envíos especiales,

— gálibo de carga,

— cualquier otro requisito previo que difiere de las dimensiones normales (por ejemplo, gálibo de carga excepcional),

— categoría del tren,

— cualquier otro dato específico necesario a nivel local o nacional para el tratamiento de la solicitud de surco,

— determinación de las actividades que deben realizarse en un determinado punto intermedio del itinerario,

— código de la EF responsable del movimiento del tren en el tramo respectivo del trayecto,

— código del AI responsable del tren en el tramo respectivo del trayecto,

— códigos de la EF y del AI en la siguiente sección del trayecto, si procede.

Este proceso, y la información utilizada en el mismo, deberán ajustarse, como mínimo, al mensaje «datos del surco» del siguiente documento o documentos técnicos:

— B.30 (véase el anexo III).

Pueden también utilizarse otras normas con el mismo objeto, siempre que las partes hayan celebrado un acuerdo específico que así lo prevea.

4.2.17.3. Mensaje «surco no disponible»

El AI envía este mensaje a la PA solicitante como respuesta a su solicitud de surco, en caso de que no hubiera surco disponible:

— punto de salida del surco: punto de partida del tren en el surco,

— punto de destino del surco,

— hora de salida desde el punto de salida del surco: hora para la que se solicita el surco,

— indicación de que el surco no está disponible,

— razones de la no disponibilidad del surco.

De forma simultánea a este mensaje, o si no lo ante posible, el AI enviará una propuesta alternativa sin requerir más solicitudes de la EF (mensaje «datos del surco»).

Este proceso, y la información utilizada en el mismo, deberán ajustarse, como mínimo, al mensaje «surco no disponible» del siguiente documento o documentos técnicos:

— B.30 (véase el anexo III).

Pueden también utilizarse otras normas con el mismo objeto, siempre que las partes hayan celebrado un acuerdo específico que así lo prevea.

4.2.17.4. Mensaje «confirmación de surco»

La PA solicitante utiliza este mensaje para reservar o confirmar el surco propuesto por el AI:

— número de surco, a efectos de su identificación,

— punto de salida del surco: punto de partida del tren en el surco,

— punto de destino del surco,

— hora de salida desde el punto de salida del surco: hora para la que se solicita el surco,

— punto final del surco: destino del tren en el surco solicitado,

— hora de llegada al punto final del surco: hora en que el tren propuesto debe llegar a su destino,

— indicación de que la EF acepta el surco propuesto.

Este proceso, y la información utilizada en el mismo, deberán ajustarse, como mínimo, al mensaje «confirmación de surco» del siguiente documento o documentos técnicos:

— B.30 (véase el anexo III).

Pueden también utilizarse otras normas con el mismo objeto, siempre que las partes hayan celebrado un acuerdo específico que así lo prevea.

4.2.17.5. Mensaje «rechazo de datos del surco»

La PA solicitante utiliza este mensaje para rechazar el surco propuesto por el AI:

— número de surco, a efectos de su identificación,

— indicación de que los datos del surco son rechazados,

— razones del rechazo del surco o de las modificaciones propuestas por la PA,

— punto de salida del surco: punto de partida del tren en el surco,

— punto de destino del surco,

— hora de salida desde el punto de salida del surco: hora para la que se solicita el surco,

— punto final del surco: destino del tren en el surco solicitado,

— hora de llegada al punto final del surco: hora en que el tren propuesto debe llegar a su destino.

Este proceso, y la información utilizada en el mismo, deberán ajustarse, como mínimo, al mensaje «rechazo de datos del surco» del siguiente documento o documentos técnicos:

— B.30 (véase el anexo III).

Pueden también utilizarse otras normas con el mismo objeto, siempre que las partes hayan celebrado un acuerdo específico que así lo prevea.

4.2.17.6. Mensaje «cancelación de surco»

La PA utiliza este mensaje para cancelar un surco que había reservado:

— número de surco, a efectos de su identificación,

— tramo del trayecto que se cancela,

— indicación de la cancelación del surco,

— punto de salida original del surco: punto de partida del tren en el surco,

— punto de destino del surco,

— hora de salida desde el punto de salida original del surco: hora para la que se había solicitado el surco,

— punto final original del surco: destino del tren en el surco solicitado,

— hora de llegada al punto final original del surco: hora en que el tren propuesto debía llegar a su destino.

Este proceso, y la información utilizada en el mismo, deberán ajustarse, como mínimo, al mensaje «cancelación de surco» del siguiente documento o documentos técnicos:

— B.30 (véase el anexo III).

Pueden también utilizarse otras normas con el mismo objeto, siempre que las partes hayan celebrado un acuerdo específico que así lo prevea.

4.2.17.7. Mensaje «acuse de recibo»

Los AI y las PA intercambian este mensaje cuando la respuesta exigible a cualquiera de los mensajes anteriormente señalados no puede comunicarse en el plazo de cinco minutos:

— Mensaje «acuse de recibo»: indica que el remitente ha recibido el mensaje y actuará en consecuencia.

Este proceso, y la información utilizada en el mismo, deberán ajustarse, como mínimo, al mensaje «acuse de recibo» del siguiente documento o documentos técnicos:

— B.30 (véase el anexo III).

Pueden también utilizarse otras normas con el mismo objeto, siempre que las partes hayan celebrado un acuerdo específico que así lo prevea.

4.2.17.8. Mensaje «el surco reservado ya no está disponible»;

El AI utiliza esta mensaje para comunicar a la PA que un surco reservado ya no está disponible. El surco ya no está disponible por alguna razón de importancia, como un trastorno grave. Contenido del mensaje:

— el número de surco,

— el número del tren programado cuyo surco ya no está disponible (si el AI lo conoce ya),

— el punto de salida original del surco: punto de partida del tren en el surco,

— el punto de destino del surco,

— la hora de salida desde el punto de salida original del surco: hora para la que se había solicitado el surco,

— el punto final original del surco: destino del tren en el surco solicitado,

— la hora de llegada al punto final original del surco: hora en que el tren propuesto debía llegar a su destino,

— indicación de la causa.

Este proceso, y la información utilizada en el mismo, deberán ajustarse, como mínimo, al mensaje «surco no disponible» del siguiente documento o documentos técnicos:

— B.30 (véase el anexo III).

Pueden también utilizarse otras normas con el mismo objeto, siempre que las partes hayan celebrado un acuerdo específico que así lo prevea.

4.2.18. *Calidad de la información utilizada en relación con la presente ETI*

4.2.18.1. Requisitos

A efectos del cumplimiento de los requisitos de la presente ETI, se aplicarán a toda ella las normas en materia de calidad de la información que se exponen a continuación.

Todas las partes destinatarias de la presente ETI serán responsables de facilitar a otras empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras y terceros una información actualizada, coherente, exacta y completa, y lo harán en el momento y formato apropiados. Todos los agentes destinatarios de la presente ETI serán responsables de publicar una información actualizada, coherente, exacta y completa en beneficio de los clientes (viajeros), de otras empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras y terceros, y lo harán en el momento y con el contenido apropiados.

Cuando la información se utilice para cumplir los requisitos de diferentes parámetros fundamentales de la ETI al mismo tiempo, los agentes destinatarios de la misma se asegurarán de que la información común a dichos parámetros fundamentales se utilicen de una manera coherente (por ejemplo, coherencia entre: i) los datos sobre horarios y sobre tarifas, y ii) los datos sobre tarifas y sobre reservas).

Cuando la información proceda de varios agentes destinatarios de la presente ETI, todos ellos garantizarán conjuntamente que la información común que faciliten sea actualizada, coherente, exacta y completa (ejemplo: la información sobre horarios de la empresa ferroviaria A y la de B deberán ser coherentes ya que de lo contrario no concordarían en la frontera, etc.).

Cuando, a efectos del cumplimiento de los requisitos de la presente ETI se utilice datos de referencia o información de referencia, los agentes destinatarios de la misma se asegurarán de que exista una coherencia entre estos datos y esta información y la información usada en los parámetros fundamentales de la ETI (por ejemplo, coherencia entre i) los códigos de referencia para la ubicación y la información sobre circulación de trenes y ii) los códigos de referencia de las empresas ferroviarias y la ejecución, etc.).

La calidad de la información facilitada por los agentes destinatarios de la presente ETI deberá ser de un nivel tal que les permita expender billetes de la manera prevista en el artículo 10 del Reglamento sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril.

La calidad de la información facilitada por los agentes destinatarios de la presente ETI deberá ser de un nivel tal que les permita facilitar la información de la manera prevista en el artículo 10 y en el anexo II del Reglamento sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril.

4.2.19. *Archivos de referencia y bases de datos*

4.2.19.1. Archivos de referencia

Para la explotación de trenes de viajeros en la red europea, deberán estar disponibles y accesibles a todos los proveedores de servicios (administradores de infraestructuras, empresas ferroviarias, terceros autorizados y administradores de estaciones) los archivos de referencia que se exponen a continuación. Los datos deberán reflejar la situación real en todo momento.

La Agencia Ferroviaria Europea almacenará y mantendrá con carácter centralizado códigos únicos para los datos de referencia siguientes:

— archivo de referencia de los códigos de todos los administradores de infraestructuras, empresas ferroviarias, administradores de estaciones y prestadores de servicios,

— archivo de referencia de los códigos de las distintas ubicaciones,

— archivo de referencia de todos los sistemas de control de trenes existentes,

— archivo de referencia de todos los tipos de locomotoras,

— archivo de referencia de todos los talleres de mantenimiento europeos,

— archivo de referencia de los sistemas de reserva europeos,

— archivo de referencia de los códigos utilizados para el intercambio de horarios,

— archivo de referencia de los códigos utilizados para el intercambio de tarifas,

— catálogo de los conjuntos de datos para mensajes,

— lista de códigos,

— cualquier otro archivo o lista de códigos utilizados en los documentos técnicos de los anexos (se determinarán en la fase 1).

Cuando un archivo de referencia se utilice también en el marco de la ETI ATM, su elaboración y puesta en práctica serán tan próximos como sea posible a la ETI ATM al objeto de alcanzar un efecto sinérgico óptimo.

4.2.19.2. Requisitos adicionales de las bases de datos

A continuación se relacionan los requisitos adicionales que deben cumplir las distintas bases de datos. Se trata de los siguientes:

1. Autenticación

   La base de datos debe disponer de un proceso de autenticación para dar acceso a los usuarios de los sistemas.

2. Seguridad

   La base de datos debe contar con elementos de seguridad para controlar el acceso a la base de datos. No es obligatorio encriptar el contenido de la base de datos.

3. ACID

   La base de datos seleccionada debe admitir la aplicación del principio ACID, acrónimo de *Atomicity, Consistency, Isolation, Durability* (atomicidad, coherencia, aislamiento y durabilidad).

4. Control de acceso

   La base de datos debe permitir que los usuarios o sistemas tengan acceso a los datos. El control de acceso se realizará hasta el nivel de un único elemento en un registro de datos. La base de datos debe admitir el uso de controles de acceso configurables, basados en perfiles predefinidos, que permitan la introducción, actualización o eliminación de registros de datos.

5. Rastreo

   La base de datos debe contar con un sistema de registro de todas las acciones realizadas en ella, que permita un rastreo detallado de la introducción de datos (autor, contenido, fecha y hora).

6. Estrategia de bloqueo

La base de datos debe disponer de una estrategia de bloqueo que permita acceder a los datos aunque otros usuarios estén modificando registros en ese momento.

7. Acceso múltiple

La base de datos debe permitir que varios usuarios y sistemas accedan a los datos al mismo tiempo.

8. Fiabilidad

La fiabilidad de la base de datos debe garantizar la disponibilidad requerida.

9. Disponibilidad

La base de datos debe tener un nivel de disponibilidad suficiente para el tipo de datos y modelos empresariales tratados.

10. Requisitos referentes al mantenimiento

Las características de mantenimiento de la base de datos deben ajustarse a la disponibilidad requerida.

11. Seguridad

Las bases de datos propiamente dichas no están relacionadas con la seguridad. De ahí que los aspectos de seguridad no sean pertinentes. Esto no ha de confundirse con el hecho de que los datos –por ejemplo, si son incorrectos o no están actualizados– puedan afectar a la seguridad de explotación de un tren.

12. Compatibilidad

La base de datos debe admitir un lenguaje de manipulación de datos ampliamente aceptado, como SQL o XQL.

13. Sistema de importación

La base de datos deberá permitir la importación de datos formateados que puedan usarse para alimentar la base de datos, sin necesidad de introducción manual.

14. Sistema de exportación

La base de datos deberá permitir la exportación del contenido de la totalidad o parte de la base de datos en forma de datos formateados.

15. Campos obligatorios

La base de datos deberá admitir los campos obligatorios que sea necesario cumplimentar para aceptar el registro correspondiente.

16. Controles de verosimilitud

La base de datos deberá admitir controles configurables de verosimilitud antes de aceptar la introducción, actualización o eliminación de datos.

17. Tiempos de respuesta

La base de datos deberá tener tiempos de respuesta que permitan que los usuarios incluyan, actualicen o eliminen datos sin demora.

18. Aspectos de rendimiento

Los archivos de referencia y las bases de datos deberán permitir las consultas necesarias para la ejecución efectiva de todos los movimientos de trenes cubiertos por la presente ETI de manera eficiente en cuanto a costes.

19. Aspectos de capacidad

La base de datos admitirá el almacenamiento de los datos pertinentes sobre todos los coches de viajeros y/o sobre la red. Se podrá ampliar la capacidad por medios sencillos (es decir, añadiendo capacidad de almacenamiento y ordenadores). Para ampliar la capacidad no será necesario sustituir el subsistema.

20. Datos históricos

La base de datos deberá permitir la gestión de los datos históricos, para lo que tendrá que facilitar los datos que ya se hayan transferido a un archivo.

21. Estrategia de salvaguarda

Se establecerá una estrategia de realización de copias de seguridad para garantizar que la totalidad del contenido de la base de datos pueda recuperarse en un plazo máximo de 24 horas.

22. Aspectos comerciales

El sistema de base de datos que se utilice será un producto comercialmente disponible *(commercially-off-the-shelf, COTS)* o un producto de dominio público (fuente abierta).

23. Aspectos relativos a la protección de la vida privada

La base de datos debe cumplir los requisitos de confidencialidad del Estado miembro en el que tenga su sede la empresa que preste el servicio.

4.2.20. *Transmisión electrónica de documentos*

En el punto 4.2.21, «Redes y comunicaciones», se describe la red de comunicaciones que se utilizará para el intercambio de datos. Esta red y las medidas de seguridad descritas permitirán cualquier tipo de transmisión por red, como correo electrónico, transferencia de archivos (ftp, http), etc. Las partes que intervengan en el intercambio de información podrán decidir entonces de qué tipo será, lo que garantizaría la transmisión electrónica de documentos a través de, por ejemplo, el protocolo FTP.

4.2.21. *Redes y comunicación.*

4.2.21.1. Arquitectura general

En este subsistema se producirá, con el tiempo, el crecimiento e interacción de una comunidad telemática de interoperabilidad ferroviaria grande y compleja, con miles de agentes participantes (empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras, terceros, por ejemplo, minoristas y autoridades públicas, etc.), que competirán o colaborarán para atender a las necesidades del mercado.

La infraestructura de redes y comunicaciones que permita el funcionamiento de esta comunidad de interoperabilidad ferroviaria se basará en una «arquitectura de intercambio de información» común, que conocerán y adoptarán todos los participantes.

La «arquitectura de intercambio de información» propuesta:

— estará concebida de modo que compatibilice los distintos modelos de información mediante una transformación semántica de los datos intercambiados entre los sistemas y la conciliación de las diferencias entre los procedimientos empresariales y los protocolos a nivel de aplicaciones,

— tendrá el menor efecto posible sobre las arquitecturas informáticas utilizadas por cada uno de los agentes,

— protegerá las inversiones en TI ya efectuadas.

La arquitectura de intercambio de información favorecerá una interacción de tipo *inter pares* entre todos los agentes, y garantizará al mismo tiempo la integridad y coherencia globales de la comunidad de interoperabilidad ferroviaria mediante la prestación de una serie de servicios centralizados.

Un modelo de interacción *inter pares* permitirá distribuir mejor los costes entre los distintos agentes en función del uso real y, en general, presentará menos problemas de escalabilidad.

4.2.21.2. Redes

La red garantizará el nivel necesario de seguridad, redundancia, control del tráfico, instrumentos estadísticos, crecimiento de la banda ancha, accesibilidad del usuario y eficiencia en la gestión.

En el presente contexto, el término «red» se refiere al método y la filosofía de comunicación, y no a la red física.

La interoperabilidad ferroviaria se basa en una «arquitectura de intercambio de información» común, conocida y adoptada por todos los participantes, que fomenta la entrada de nuevos operadores, sobre todo clientes, y elimina barreras.

Primero se accederá al depósito de datos central para obtener metainformación, como la identidad del miembro (agente) sobre el cual se almacena información o bien para verificar las credenciales de seguridad. A continuación se establecerá una comunicación *inter pares* entre los agentes implicados.

4.2.21.3. Protocolos

Solo se utilizarán protocolos que pertenezcan a la serie de protocolos de Internet, normalmente conocidos como TCP/IP, UDP/IP, etc.).

4.2.21.4. Seguridad

Además del nivel de seguridad garantizado a escala de la red (véase el punto 4.2.21.2, «Redes»), tratándose de datos sensibles puede lograrse un mayor nivel de seguridad mediante una combinación de cifrado, sistema de certificación y tecnologías VPN.

4.2.21.5. Cifrado

Para la transmisión y el almacenamiento de datos puede utilizarse tanto el cifrado asimétrico como el simétrico, según las necesidades de las empresas. A tal efecto se establecerá una infraestructura de claves pública (PKI).

4.2.21.6. Depósito central

El depósito de datos central deberá poder procesar:

— metadatos: datos estructurados que describen el contenido de los mensajes,

— una lista de direcciones electrónicas cuando los agentes destinatarios de la presente ETI permitan a otros agentes obtener información de acuerdo con lo dispuesto en ella,

— cifrado,

— autenticación,

— directorio (guía telefónica) de todos los agentes que participan en el intercambio de mensajes y datos.

Cuando un depósito central se utilice también en el marco de la ETI ATM, su elaboración y modificación se llevarán a cabo siguiendo tan de cerca como sea posible la ETI ATM aplicada al objeto de alcanzar un efecto sinérgico óptimo.

4.2.21.7. Interfaz común para la comunicación entre EF y AI

La interfaz común será obligatoria para que cada participante pueda ingresar en la comunidad de interoperabilidad ferroviaria.

La interfaz común central deberá poder procesar:

— el formateo de los mensajes salientes de acuerdo con los metadatos,

— la firma y encriptación de los mensajes salientes,

— la dirección de destino de los mensajes salientes,

— la verificación de la autenticidad de los mensajes entrantes,

— la descodificación de los mensajes entrantes,

— los controles de conformidad de los mensajes entrantes de acuerdo con los metadatos,

— la gestión del único acceso común a las distintas bases de datos.

Cada instancia de la interfaz común tendrá acceso a todos los datos necesarios, de acuerdo con la ETI, de cada empresa ferroviaria, administrador de infraestructura, etc., ya sean las bases de datos centralizadas o individuales. Podrá efectuarse un nivel mínimo de acuse de recibo sobre la base de los resultados de la verificación de la autenticidad de los mensajes entrantes:

i) positiva: acuse de envío correcto (ACK),

ii) negativa: acuse de envío incorrecto (NACK).

La interfaz común utiliza la información que se encuentra en el depósito de datos central para gestionar las tareas antes descritas.

Si un agente utiliza un «espejo» local del depósito central, deberá asegurarse, por sus propios medios, que dicho «espejo» local sea una copia fidedigna y actualizada del depósito central.

Cuando una interfaz común se utilice también en el marco de la ETI ATM, su elaboración y modificación se llevará a cabo siguiendo tan de cerca como sea posible la ETI ATM aplicada al objeto de alcanzar un efecto sinérgico óptimo.

4.2.22. *Gestión de la conexión con otros modos de transporte*

Con el fin de gestionar la conexión con otros modos de transporte, cuando se trate de facilitar información o de intercambiarla con otros modos de transporte, deberán aplicarse las siguientes normas:

— para el intercambio de información sobre horarios entre empresas ferroviarias y otros modos de transporte: normas EN 12896 *(«Transmodel»)* y EN TC 278 WI 00278207 *(«IFOPT-Identification of Fixed Objects in Public transport»),*

— para el intercambio de información específica sobre tarifas: las normas técnicas y protocolos XML basados en Transmodel, en particular la norma EN 15531 («SIRI») para el intercambio de horarios en tiempo real, y la norma EN TC 278 WI 00278207 («IFOPT») para el intercambio de datos de sobre paradas y estaciones,

— para el intercambio de datos sobre tarifas: esta norma es aún una cuestión pendiente (véase el anexo II, lista de cuestiones pendientes).

4.3. Especificaciones funcionales y técnicas de las interfaces

Desde el punto de vista de la compatibilidad técnica, las interfaces del subsistema «aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros» con los otros subsistemas son las descritas en los puntos siguientes.

4.3.1. *Interfaces con el subsistema de material rodante*

Cuadro 1

Interfaces con el subsistema de material rodante

Interfaz	Referencia a la ETI de aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros	Referencia a la ETI de material rodante del sistema ferroviario convencional
Pantalla de información	4.2.13 Gestión del suministro de información en los vehículos	4.2.5 Información al cliente (personas de movilidad reducida)
Anuncios de voz artificial	4.2.13 Gestión del suministro de información en los vehículos	4.2.5 Información al cliente (personas de movilidad reducida)
		4.2.5.2 Sistema de megafonía

4.3.2. *Interfaz con el subsistema de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías*

Cuadro 2

Interfaces con el subsistema de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías

Interfaz	Referencia a la ETI de aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros	Referencia a la ETI de aplicaciones telemáticas para el sistema ferroviario convencional de transporte de mercancías
Tren listo	4.2.14.1 Mensaje «tren listo» para todos los trenes	4.2.3.5 Mensaje de tren listo
Previsión de circulación del tren	4.2.15.2 Mensaje «Previsión de circulación del tren» para todos los trenes	4.2.4.2 Mensaje de previsión de circulación del tren
Información sobre la circulación del tren	4.2.15.1 Envío de mensaje «Información sobre la circulación del tren» para todos los trenes	4.2.4.3 Información sobre la circulación del tren
Interrupción de la circulación del tren para la EF	4.2.16.2 Mensaje «Interrupción de la circulación del tren» para todos los trenes	4.2.5.2 Interrupción de la circulación del tren
Gestión de datos a corto plazo sobre el horario	4.2.17 Gestión de datos a corto plazo sobre el horario para los trenes	4.2.2 Solicitud de surco
Interfaz común	4.2.21.7 Interfaz común para la comunicación entre EF y AI	4.2.14.7 Interfaz común para la comunicación entre EF y AI
Depósito central	4.2.21.6 Depósito central	4.2.14.6 Depósito central
Archivos de referencia	4.2.19.1 Archivos de referencia	4.2.12.1 Archivos de referencia

4.4. **Normas de explotación**

De acuerdo con los requisitos esenciales señalados en el capítulo 3, el subsistema a que se refiere la presente ETI se rige por las siguientes normas de funcionamiento específicas:

4.4.1. *Calidad de los datos*

A efectos de aseguramiento de la calidad de los datos, el emisor de todo mensaje establecido en la ETI será el responsable de que su contenido sea fidedigno en el momento del envío. Cuando las bases de datos establecidas por la ETI cuentan con los datos necesarios para garantizar la calidad de la información, deberán utilizarse dichos datos.

Cuando no sea así, el remitente del mensaje deberá efectuar las comprobaciones en materia de calidad de los datos con sus propios medios.

El aseguramiento de la calidad de los datos incluirá la comparación con los datos de las bases de datos establecidas en la presente ETI, anteriormente descritas, y además, si procede, las comprobaciones lógicas para asegurar la puntualidad y continuidad de los datos y mensajes.

Los datos serán de alta calidad si son idóneos para el uso previsto, es decir, si

— no tienen errores y son accesibles, precisos, puntuales, completos, coherentes con otras fuentes, etc.,

— poseen determinadas características, es decir, si son pertinentes y exhaustivos, si alcanzan un grado de detalle adecuado, si son fáciles de leer y de interpretar, etc.

La calidad de los datos estriba principalmente en las siguientes características:

— precisión,

— exhaustividad,

— coherencia,

— puntualidad.

Precisión

La información (datos) necesaria debe obtenerse del modo más económico posible. Esto solo es factible si los «datos primarios» solo se registran, a ser posible, en una única ocasión. Por lo tanto, al introducir los datos primarios en el sistema, deben mantenerse lo más cerca posible a la fuente, de forma que puedan integrarse plenamente en cualquier operación de tratamiento posterior.

Exhaustividad

Antes de enviar un mensaje, deberá comprobarse que esté completo y que su sintaxis sea correcta, por medio de los metadatos. De este modo se evita además el tráfico innecesario de información en la red.

También deberá comprobarse la integridad de todos los mensajes recibidos, por medio de los metadatos.

Coherencia

A fin de garantizar la coherencia, se aplicarán normas empresariales. Deberá evitarse la duplicación de los datos e identificarse claramente al propietario de los mismos.

La forma de aplicar estas normas empresariales dependerá de su complejidad. Si las normas son sencillas, bastan las restricciones y los disparadores de la base de datos. Si se utilizan normas más complejas que requieren datos de diversas tablas, deberán aplicarse procedimientos de validación que comprueben la coherencia de la versión de los datos antes de que se generen los datos de la interfaz y de que la nueva versión sea operativa. Deberá garantizarse que los datos transferidos se validen en función de las normas empresariales definidas.

Puntualidad

Facilitar la información a tiempo es importante. Dado que la activación del almacenamiento de datos o el envío de mensajes la lleva a cabo el sistema de TI en respuesta a eventos, la puntualidad no será un problema si el sistema está bien diseñado de acuerdo con las necesidades de los procesos empresariales. Pero en la mayoría de los casos, los mensajes son enviados por un operador o al menos se basan en la información adicional aportada por un operador. Para cumplir los requisitos de puntualidad, la actualización de los datos debe hacerse lo antes posible, entre otras cosas para garantizar que los mensajes que envíe el sistema de forma automática salgan con los datos actualizados.

El tiempo de respuesta a consultas realizadas debe responder, en las distintas aplicaciones y tipos de usuario, a especificaciones detalladas de TI. Todas las actualizaciones e intercambios de datos deberán realizarse lo antes posible.

Métricas de la calidad de los datos

Las especificaciones detalladas de TI determinarán porcentajes apropiados para:

— la exhaustividad de los datos (porcentaje de campos de datos en los que se han introducido valores) y su coherencia (porcentaje de valores coincidentes entre tablas/archivos/registros),

— la puntualidad de los datos (porcentaje de datos disponibles en un intervalo de tiempo umbral especificado),

— la precisión necesaria (porcentaje de valores almacenados que son correctos cuando se comparan con el valor real).

4.4.2. *Gestión del depósito central*

Las funciones del depósito de datos central están definidas en el punto 4.2.21.6, «Depósito central». A efectos de aseguramiento de la calidad de los datos, la entidad que gestione el depósito central deberá responsabilizarse de la actualización y de la calidad de los metadatos y del directorio, así como de la administración del control de acceso. La calidad de los metadatos (es decir, su exhaustividad, coherencia, puntualidad y precisión) permitirán un correcto funcionamiento a efectos de lo dispuesto en la presente ETI.

4.5. **Normas de mantenimiento**

De acuerdo con los requisitos esenciales señalados en el capítulo 3, el subsistema a que se refiere la presente ETI se rige por las siguientes normas de mantenimiento específicas:

Es necesario garantizar la calidad del servicio de transporte incluso si se produce una corrupción de los datos o si el equipo de tratamiento de la información sufre una avería total o parcial. Por consiguiente, es aconsejable instalar sistemas u ordenadores duplicados con un grado especialmente elevado de fiabilidad, de modo que se garantice el funcionamiento ininterrumpido durante el mantenimiento.

Los aspectos relacionados con el mantenimiento de las distintas bases de datos se tratan en los puntos 10 y 21 del punto 4.2.19.2, «Requisitos adicionales de las bases de datos».

4.6. **Competencias profesionales**

El personal necesario para la explotación y el mantenimiento del subsistema y para la aplicación de la ETI necesita la cualificación profesional que se describe a continuación.

La aplicación de la presente ETI no exige un sistema de hardware y software totalmente nuevo con nuevo personal. El cumplimiento de los requisitos de la ETI solo dará lugar a los cambios, mejoras o ampliaciones funcionales de la explotación ya previstos y efectuados por el personal actual. Por consiguiente, no hay requisitos adicionales a las normas nacionales y europeas vigentes en materia de cualificación profesional.

En caso de necesidad, una formación complementaria del personal no deberá consistir simplemente en un adiestramiento en el manejo de aparatos. Los miembros del personal deben conocer y comprender la función concreta que deben desempeñar en todo el proceso de transporte. El personal debe ser consciente, en particular, de la necesidad de mantener un elevado nivel de rendimiento, ya que este es un factor decisivo para la fiabilidad de la información que se procesará en una fase posterior.

La cualificación profesional necesaria para la composición y explotación de trenes está definida en la ETI «Explotación y gestión del tráfico».

4.7. **Condiciones de salud y seguridad**

En los puntos siguientes se describen las condiciones de salud y seguridad del personal que requieren la explotación y el mantenimiento del subsistema y la aplicación de la ETI.

No existen requisitos adicionales a las normas nacionales y de la Unión vigentes en materia de salud y seguridad.

4.8. **Registros de tipos de vehículos y de infraestructura autorizados**

Según el artículo 34, apartado 1, de la Directiva 2008/57/CE, «La Agencia creará y llevará un registro de los tipos de vehículos autorizados por los Estados miembros para su puesta en servicio en la red ferroviaria de la Comunidad». Con arreglo al artículo 35, apartado 1, de la Directiva 2008/57/CE, «Cada Estado miembro velará por que se publique y actualice un registro de la infraestructura».

Debido a que estos registros se actualizan y se publican anualmente, no son utilizables en el subsistema de aplicaciones telemáticas para los viajeros. Por lo tanto, la presente ETI no tiene nada que ver con estos registros.

5. COMPONENTES DE INTEROPERABILIDAD

5.1. **Definición**

De acuerdo con el artículo 2, letra f), de la Directiva 2008/57/CE, los componentes de interoperabilidad son «todo componente elemental, grupo de componentes, subconjunto o conjunto completo de materiales incorporados o destinados a ser incorporados en un subsistema, de los que dependa directa o indirectamente la interoperabilidad del sistema ferroviario. El concepto de componente engloba no solo objetos materiales sino también inmateriales, como los programas informáticos».

5.2. **Lista de componentes**

Los componentes de interoperabilidad se regulan por las disposiciones pertinentes de la Directiva 2008/57/CE.

No se han determinado componentes de interoperabilidad en lo que respecta al subsistema «aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros».

Para cumplir los requisitos de la presente ETI solo hacen falta equipos informáticos estándar, sin aspectos específicos para la interoperabilidad en el entorno ferroviario. Esto es válido tanto para los componentes de *hardware* como para el software estándar utilizados, como el sistema operativo y las bases de datos. Cada usuario puede utilizar su propio *software* de aplicación y adaptarlo y mejorarlo de acuerdo con su funcionalidad y sus necesidades concretas. La «arquitectura de integración de aplicaciones» propuesta presupone que las aplicaciones podrían no utilizar el mismo modelo de información interna. La integración de aplicaciones se define como el proceso destinado a lograr que sistemas de aplicación de diseño independiente funcionen correctamente unos con otros.

5.3. **Prestaciones y especificaciones de los componentes**

Véase el punto 5.2. Este punto no es pertinente a los efectos de la ETI «aplicaciones telemáticas para el servicio de viajeros».

6. EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD Y/O IDONEIDAD DE LOS COMPONENTES Y VERIFICACIÓN DEL SUBSISTEMA

6.1. **Componentes de interoperabilidad**

6.1.1. *Procedimientos de evaluación*

No pertinente para la ETI «aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros».

6.1.2. *Módulo*

No pertinente para la ETI «aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros».

6.2. **Subsistema «*aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros*»**

De acuerdo con el anexo II de la Directiva 2008/57/CE, los subsistemas se desglosan en áreas estructurales y funcionales. La evaluación de la conformidad es obligatoria para las ETI del ámbito estructural. El subsistema «aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros» pertenece al área funcional y la presente ETI no contempla ningún módulo para la evaluación de la conformidad.

7. APLICACIÓN

7.1. **Introducción**

La presente ETI trata del subsistema «aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros». De acuerdo con el anexo II de la Directiva 2008/57/CE, este subsistema es de carácter funcional. Por lo tanto, en la aplicación de la presente ETI no se manejan los conceptos de subsistema nuevo, renovado o rehabilitado, como sucede en las ETI de carácter estructural, a no ser que en la propia ETI se precise lo contrario.

La presente ETI se aplicará en distintas fases:

— fase 1: especificaciones detalladas de TI, gobernanza y programa director,

— fase 2: desarrollo,

— fase 3: despliegue.

7.2. **Fase 1-especificaciones detalladas de TI, gobernanza y programa director**

La fase 1 se plantea tres objetivos:

1) determinar el sistema de intercambio de datos (denominado en lo sucesivo «el sistema» consistente en componentes comunes y en la interconexión de los sistemas de información y comunicación de los agentes capaces de cumplir los requisitos del presente Reglamento;

2) confirmar dicho sistema desde el punto de vista de la viabilidad técnica y económica;

3) establecer una hoja de ruta de las actividades consideradas necesarias para la puesta en práctica del sistema, dotándola de hitos que marquen el paso de las etapas para que la Comisión, la Agencia Ferroviaria Europea, los Estados miembros y las partes interesadas puedan comprobar sus progresos.

7.2.1. *Proyecto de gobernanza de la fase 1*

La Comisión instaurará un Comité Director a más tardar un mes después de la publicación del presente Reglamento en el *Diario Oficial de la Unión Europea,* Comité compuesto por

— los organismos representativos del sector ferroviario que operen a escala europea, considerados en el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 881/2004 («organismos representativos del sector ferroviario»),

— un representante de los proveedores de billetes,

— un representante de los viajeros europeos,

— la Agencia Ferroviaria Europea, y

— la Comisión.

El Comité Director estará presidido conjuntamente por: a) la Comisión, y b) una persona designada por los organismos representativos del sector ferroviario. La Comisión, con la asistencia de los miembros del Comité Director, elaborará el reglamento interno de dicho Comité, sobre las que se pronunciará este último. Las decisiones adoptadas serán transparentes e irán acompañadas de una sólida motivación de carácter técnico y económico.

Los miembros del Comité Director podrán proponer a este que pueda invitarse como observadores a otros organismos cuando existan razones técnicas y organizativas de peso que así lo aconsejen.

7.2.2. *Funciones y responsabilidades*

7.2.2.1. Partes interesadas

1. Los organismos representativos del sector ferroviario instituirán un equipo del proyecto, en el que participará un representante de los proveedores de billetes, que establecerá las especificaciones detalladas de TI, la gobernanza y el programa director sobre la base de un programa de trabajo que deberá aprobar el Comité Director.

2. El equipo del proyecto instituirá los grupos de trabajo necesarios para incorporar la experiencia de la Agencia Ferroviaria Europea, las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras, los administradores de estaciones, los representantes de los proveedores de billetes y los de los viajeros.

3. El equipo del proyecto lo ejecutará de forma transparente; todas las actas, documentos y prestaciones contractuales del equipo del proyecto y de sus grupos de trabajo deberán ponerse, de forma continuada, a total disposición de la Comisión y de la Agencia Ferroviaria Europea.

4. El equipo del proyecto remitirá mensualmente informes provisionales de ejecución al Comité Director, y deberá atenerse a las decisiones de este último. La estructura y el contenido de los informes provisionales de ejecución serán aprobados por el Comité Director en la reunión inicial.

5. El equipo del proyecto informará a las empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras, administradores de estaciones, proveedores de billetes y representantes de los viajeros y celebrará consultas con ellos. Prestará una especial atención a las empresas ferroviarias pequeñas o que no sean miembros de los organismos representativos del sector ferroviario; les informará y celebrará consultas con ellas.

6. Las empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras, administradores de estaciones, proveedores de billetes y representantes de los viajeros darán su respaldo al proyecto poniendo a su disposición información y experiencia técnica y funcional cada vez que el equipo del proyecto así lo solicite.

7.2.2.2. Agencia Ferroviaria Europea

1. La Agencia Ferroviaria Europea supervisará y evaluará el desarrollo de las especificaciones detalladas de TI, la gobernanza y el programa director con el fin de determinar si se han conseguido los objetivos perseguidos.

2. La Agencia Ferroviaria Europea presentará a la Comisión una recomendación sobre las especificaciones detalladas de TI, la gobernanza y el programa director.

7.2.2.3. Comisión

1. La Comisión indicará al equipo del proyecto la lista de organismos que deben participar en el proyecto.

2. Una vez recibidos las especificaciones detalladas de TI, la gobernanza y el programa director, la Comisión los evaluará tomando como criterio la recomendación de la Agencia Ferroviaria Europea; partiendo de dicha evaluación, tomará las medidas necesarias para la modificación de la presente ETI.

3. La Comisión mantendrá informados a los Estados miembros a través del Comité establecido con arreglo al artículo 29, apartado 1, de la Directiva de 2008/57/CE.

7.2.3. *Prestaciones contractuales*

Las especificaciones detalladas de TI describirán el sistema e indicarán, de forma clara e inequívoca, de qué manera se ajusta el sistema a los requisitos de la ETI de aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros (APV). El desarrollo de estas especificaciones exige un análisis sistemático de las cuestiones técnicas, operativas, económicas e institucionales pertinentes que sustentan el proceso de puesta en práctica de la ETI APV. Sin que esta lista tenga carácter exhaustivo, las prestaciones contractuales deberán incluir:

1) las especificaciones funcionales, técnicas y de rendimiento, los datos asociados, los requisitos de la interfaz y los relativos a la seguridad y la calidad;

2) un perfil de la arquitectura global del sistema. En él se expondrá cómo se integran e interactúan los componentes del sistema. El perfil se basará en el análisis de las configuraciones capaces de integrar los recursos informáticos heredados, ofreciendo al mismo tiempo la funcionalidad y las prestaciones exigidas.

El programa director incluirá:

1) una relación de las actividades necesarias para conseguir la puesta en práctica del sistema;

2) una estrategia de migración marcada por una serie de fases que permitan alcanzar resultados intermedios tangibles, desde los actuales sistemas de información y comunicación de los agentes al sistema en sí;

3) un programa dotado de hitos que marquen el paso de las etapas;

4) una evaluación de riesgos de las principales fases del programa director;

5) una evaluación de los costes totales del ciclo de vida útil ocasionados por el despliegue y explotación del sistema, junto con el consiguiente plan de inversiones y el correspondiente análisis de costes y beneficios.

La gobernanza comprenderá la determinación de las estructuras, métodos y procedimientos adecuados que sustentan el desarrollo y validación del sistema, así como su posterior despliegue y su explotación y gestión sobre el terreno durante toda su vida útil (incluida la resolución de controversias entre las partes destinatarias de lo dispuesto en la presente ETI).

7.2.4. *Hitos*

1. Dentro de los dos meses siguientes a la publicación del presente Reglamento en el *Diario Oficial de la Unión Europea* se celebrará la reunión inicial del equipo del proyecto y del Comité Director.

   a) En la reunión inicial el equipo del proyecto llevará a cabo la presentación del mismo, así como un programa de trabajo dotado de un calendario. En la presentación se expondrán las tareas, la organización, los cometidos y responsabilidades y el método del proyecto, incluido el proceso de consultas e información a las partes interesadas.

   b) En la reunión inicial el equipo del proyecto y el Comité Director debatirán el contenido y el nivel de precisión del informe intermedio y de los informes mensuales de ejecución a que se refiere el punto 7.2.2.1.

2. El equipo del proyecto presentará al Comité Director el informe intermedio a más tardar cinco meses después de la reunión inicial.

3. Las prestaciones contractuales se presentarán a la Comisión y a la Agencia Ferroviaria Europea como máximo diez meses después de la reunión inicial.

4. La Agencia Ferroviaria Europea presentará a la Comisión una recomendación sobre las prestaciones contractuales en el plazo máximo de dos meses después de su recepción.

7.3. **Fase 2: Desarrollo**

Todos los agentes interesados participarán en el desarrollo del sistema cuando se modifique la presente ETI.

7.4. **Fase 3: Despliegue**

Todos los agentes interesados participarán en el despliegue del sistema cuando se modifique la presente ETI.

7.5. **Gestión del cambio**

7.5.1. *Procedimiento de gestión del cambio*

Se diseñarán procedimientos de gestión del cambio que garanticen un análisis adecuado de sus costes y beneficios y una implementación controlada del mismo. La Agencia Ferroviaria Europea determinará, instaurará, respaldará y gestionará tales procedimientos; entre sus tareas estarán las siguientes:

— la determinación de las limitaciones técnicas que justifican el cambio,

— una declaración de quién asume la responsabilidad de los procedimientos de aplicación de los cambios,

— el procedimiento de validación de las modificaciones que se vayan a aportar,

— la política de gestión del cambio, la entrega, la migración y el despliegue,

— la determinación de responsabilidades en la gestión de las especificaciones detalladas y el aseguramiento de la calidad y la gestión de la configuración de las mismas.

El Comité de Control de Cambios estará compuesto por la Agencia Ferroviaria Europea, los organismos representativos del sector ferroviario, un organismo representativo de los proveedores de billetes, uno de los viajeros y los Estados miembros. Esta filiación de las partes debe garantizar una perspectiva de los cambios que vayan a realizarse y una evaluación global de sus implicaciones. El Comité de Control de Cambios estará en última instancia bajo la tutela de la Agencia Ferroviaria Europea.

7.5.2. *Procedimiento de gestión del cambio específico para los documentos técnicos publicados por la Agencia Ferroviaria Europea*

Los documentos técnicos citados en el capítulo 4 de la presente ETI (exceptuando las normas que constituyen aún cuestiones pendientes) y recogidos en el anexo III del presente Reglamento son documentos técnicos publicados por la Agencia Ferroviaria Europea con arreglo al artículo 5, apartado 8, de la Directiva 2008/57/CE.

La Agencia Ferroviaria Europea se encargará de la gestión del cambio de estos documentos técnicos con arreglo a los siguientes criterios:

1) las solicitudes de cambio que afecten a los documentos técnicos se presentarán, bien a través de las autoridades nacionales de seguridad, bien de los organismos representativos del sector ferroviario que operen a escala europea, considerados en el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 881/2004/CE, bien del representante de los proveedores de billetes o del organismo que hubiera elaborado las especificaciones y sea por lo tanto precursor de los documentos técnicos;

2) la Agencia Ferroviaria Europea recopilará y almacenará las solicitudes de cambio;

3) la Agencia Ferroviaria Europea presentará solicitudes de cambio al grupo de trabajo específico de la AFE, que las evaluará y elaborará, si procede, una propuesta acompañada de una evaluación económica;

4) posteriormente, la Agencia Ferroviaria Europea presentará al Comité de control de cambios la solicitud de cambio y la propuesta correspondiente a la misma, y aquel la validará, desestimará o pospondrá;

5) si la solicitud de cambio no es validada, la Agencia Ferroviaria Europea enviará al solicitante la razón de su desestimación o le pedirá información suplementaria sobre tal solicitud;

6) si la solicitud de cambios se valida, se modificará el documento técnico;

7) antes de publicar el documento técnico modificado, este será comunicado a la Comisión junto con la solicitud de cambio y su evaluación económica;

8) la Comisión mantendrá informados a los Estados miembros a través del Comité establecido con arreglo al artículo 29, apartado 1, de la Directiva de 2008/57/CE;

9) la nueva versión del documento técnico y la solicitud de cambio validada se harán públicas en el sitio web de la Agencia Ferroviaria Europea.

Cuando la gestión del cambio afecte a elementos que se utilizan también en el marco de la ETI ATM, las modificaciones se efectuarán de tal forma que se aproximen lo más posible a la aplicación de dicha ETI al objeto de alcanzar un efecto sinérgico óptimo.

7.6. **Casos específicos**

7.6.1. *Introducción*

Se permiten las siguientes disposiciones especiales en los casos específicos que siguen:

a) casos «P»: casos permanentes;

b) casos «T»: casos temporales, donde se recomienda que el sistema que se desea alcanzar se obtenga para el 2020 [objetivo establecido en la Decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y el Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte [1], modificada por la Decisión nº 884/2004/CE [2]].

7.6.2. *Lista de casos específicos*

No se han descrito casos específicos para la presente ETI.

8. GLOSARIO

Las definiciones de este glosario corresponden a los términos utilizados en la presente ETI.

Término	Descripción
Parte accedente	Significa, bien una empresa ferroviaria con licencia o, en la medida en que lo autorice cada Estado miembro, una parte que desea obtener un surco ferroviario dentro del horario de explotación para operar un servicio de transporte ferroviario en el territorio de aquel con fines comerciales o de servicio público. Constituyen ejemplos de estas partes autorizadas las autoridades públicas o cualquier otra parte que disponga de un contrato de acceso; o una agrupación internacional de las partes citadas, denominada también agrupación solicitante o agrupación accedente

[1] DO L 228 de 9.9.1996, p. 1.
[2] DO L 167 de 30.4.2004, p. 1.

Término	Descripción
ACID	Acrónimo de ACID, *Atomicity, Consistency, Isolation, Durability* (atomicidad, coherencia, aislamiento y durabilidad) Son los cuatro atributos principales que ha de cumplir cualquier transacción: Atomicidad. En una transacción que afecta a dos o más elementos discretos de información, o se aceptan todos los elementos o ninguno. Concordancia. Una transacción crea un estado de datos nuevo y válido o bien, si ocurre algún fallo, devuelve todos los datos al estado anterior al inicio de la transacción. Aislamiento. Una transacción en curso y todavía no aceptada debe permanecer aislada del resto de las transacciones. Durabilidad. Los datos aceptados son guardados por el sistema de forma que, aunque ocurra una avería y se reinicie el sistema, los datos estén disponibles en su estado correcto. El concepto ACID está descrito en la norma ISO/IEC 10026-1:1992, Sección 4. Cada uno de estos atributos puede compararse con un valor de referencia. Pero en general se designa un gestor o controlador de transacciones para ejecutar el concepto ACID. En un sistema distribuido, una forma de conseguir ACID es utilizar una aceptación en dos fases, que garantiza que deben aceptar la transacción todos los emplazamientos implicados o ninguno, en cuyo caso se deshace la transacción.
Fecha/hora de llegada, efectiva	Significa la fecha (y hora) efectivas de llegada de un medio de transporte
Fecha/hora de llegada, estimada	Significa la fecha (y hora) de llegada de un medio de transporte, según la previsión en un determinado momento
Fecha/hora de llegada, programada	Significa la fecha (y hora) de llegada de un medio de transporte de acuerdo con el horario
Retraso de llegada, previsto	Significa el tiempo transcurrido entre la fecha/hora de llegada estimada y la fecha/hora de llegada programada
Retraso de llegada, efectivo	Significa el tiempo transcurrido entre la fecha/hora de llegada efectiva y la fecha/hora de llegada programada
A discreción de	Significa que la empresa ferroviaria puede decidir de acuerdo con su experiencia o sus necesidades
Sistema adjudicador	Sistema electrónico que recoge el catálogo de servicios de transporte con arreglo al cual un prestador de servicios autoriza a los distribuidores a expender títulos de transporte
Adjudicador	Empresa que opera un sistema adjudicador. Puede ser un transportista
Organismo público autorizado	Autoridad pública oficialmente encargada de facilitar al público información sobre viajes, y también la autoridad pública responsable de la aplicación del Reglamento (CE) nº 1371/2007, según su artículo 30, apartado 1
Disponibilidad	Información (servicio de transporte, tipo de oferta, tarifas, otros servicios) que un viajero puede obtener en un determinado momento sobre un tren determinado. No debe confundirse con la oferta, ya que el servicio de transporte/tipo de oferta/tarifas/otros servicios que la programación inicial pudiera ofrecer en un principio podrían haberse agotado, por lo que el viajero ya no puede obtenerlos en un determinado momento sobre un tren determinado
Parámetro fundamental	Toda condición reglamentaria, técnica u operativa importante desde el punto de vista de la interoperabilidad y que debe ser objeto de una decisión con arreglo al procedimiento del artículo 21, apartado 2, antes de que el organismo común representativo proceda a la elaboración de los proyectos de ETI
Contrato (venta)	Venta de un billete, con o sin reserva
Transportista	Empresa ferroviaria contractual con quien el viajero ha celebrado el contrato de transporte, o serie de empresas ferroviarias consecutivas que sean responsables en virtud de dicho contrato

Término	Descripción
Transportista de servicio compartido	Transportista vinculado por un acuerdo de cooperación con uno o más transportistas para la explotación de un servicio de transporte
Transportista de servicio exclusivo	Transportista que presta un servicio de transporte de forma independiente a otros
Canal	Los métodos (tales como máquina expendedora de billetes, medios de comunicación a bordo, servicios públicos de Internet, televentas, billetería móvil) con los que una empresa ferroviaria presta un servicio (información, venta de billetes, devolución de billetes, respuesta a reclamaciones, etc.) al viajero.
Identificación del coche de viajeros	Número de identificación único para un coche de viajeros
Comisión	La Comisión Europea
Producto COTS *(commercially off-the-shelf)*	Producto comercialmente disponible
Cliente	Una persona que se propone comprar, está comprando o ha comprado un producto ferroviario para sí misma o para otra u otras personas. Puede, por lo tanto, ser diferente del viajero (véase «viajero»)
Descodificación	Conversión de datos cifrados a su forma original
Retraso	Tiempo transcurrido entre la hora programada de llegada del viajero según el horario publicado y la hora real o prevista de llegada
Desviación delta	La anticipación o retraso operativos en relación con el horario programado y contratado
Fecha/hora de salida, efectiva	La fecha (y hora) efectivas de salida de un medio de transporte
Fecha/hora de salida, estimada	La fecha (y hora) de salida de un medio de transporte, según la previsión en un determinado momento
Fecha/hora de salida, programada	La fecha (y hora) de salida de un medio de transporte de acuerdo con el horario
Directiva 2008/57/CE	Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad
Retraso de salida, efectivo	El tiempo transcurrido entre la fecha/hora de salida efectiva y la fecha/hora de salida programada
Retraso de salida, previsto	El tiempo transcurrido desde la fecha/hora de salida
Pantalla	Cualquier dispositivo de visualización instalado en las estaciones o en el interior o exterior de los trenes con el fin de informar a los viajeros
Distribuidor	Empresa que capacita jurídica y técnicamente a expendedores para que vendan productos ferroviarios, o que facilita a los clientes aplicaciones en línea para que compren productos ferroviarios. El distribuidor puede, además, prestar servicios a los expendedores reuniendo distintos trayectos origen-destino efectuados por diferentes transportistas para formar los trayectos completos que necesita el viajero. El distribuidor puede ser un transportista
Viaje nacional	Trayecto efectuado por un viajero en ferrocarril en el que no cruza la frontera de ningún Estado miembro
Servicio nacional de transporte de viajeros por ferrocarril	Servicio de transporte de viajeros por ferrocarril que no cruza la frontera de ningún Estado miembro
Cifrado	Codificación de datos
AFE	Véase «Agencia Ferroviaria Europea»

Término	Descripción
Requisitos esenciales	Son todas las condiciones recogidas en el anexo III de la Directiva 2008/57/CE que deben satisfacer el sistema ferroviario transeuropeo, los subsistemas y los componentes de interoperabilidad, incluidas las interfaces.
ETA *(Estimated Time of Arrival)*	Hora estimada de llegada (del tren a la estación)
ETH *(Estimated Time of Handover)*	Hora estimada de transferencia (del tren de un administrador de infraestructuras a otro)
ETI *(Estimated Time of Interchange)*	Hora estimada de intercambio (del tren de una empresa ferroviaria a otra)
Agencia Ferroviaria Europea	La Agencia instituida con arreglo al Reglamento (CE) nº 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea
Tarifa	El precio pagado por el transporte o servicio
Previsión	La estimación más aproximada de la hora en que se producirá un determinado hecho (llegada, salida o paso de un tren).
Punto de previsión	Punto-objetivo sobre el que se genera una previsión. Podría tratarse de un punto de llegada, salida, paso o transferencia
Servicio extranjero de transporte de viajeros por ferrocarril	Servicio de transporte de viajeros por ferrocarril adquirido por el viajero en un determinado país pero utilizado en otro país diferente al de compra
Venta extranjera	Venta de un billete ferroviario por un expendedor que no es el transportista (o uno de los transportistas) que opera el tren para el que se ha comprado el billete. El expendedor se encuentra en un país diferente del país del transportista o transportistas
FTP *(File Transfer Protocol)*	Protocolo de transferencia de archivos Protocolo para transferir archivos entre sistemas informáticos en la red TCP/IP
Ejecución	Proceso que culmina en la entrega del producto al cliente después de la compra
Condiciones generales de transporte	Las condiciones del transportista, expresadas en forma de condiciones generales o de tarifas legalmente vigentes en cada Estado miembro y que se han convertido, mediante la celebración del contrato de transporte, en parte integrante de este
Tren de precio global	Tren en el que un viajero puede embarcar tras comprar únicamente un billete de precio global
Punto de transferencia	Punto en el que se transfieren la responsabilidad de un administrador de infraestructuras a otro
HTTP	Protocolo de transferencia de hipertexto Protocolo cliente/servidor utilizado para conectarse a los servidores de la web
AI	Cualquier organismo o empresa responsable, en particular, de la instalación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria. Estas funciones podrán incluir asimismo la gestión de los sistemas de control y de seguridad de la infraestructura. Las funciones de administrador de infraestructuras en un corredor o parte de un corredor pueden asignarse a distintos organismos o empresas
Administrador de infraestructuras (AI)	Véase «AI»
IRT	*Integrated Reservation Tickets* (billetes de reserva integrada): un tipo de billete restringido a un tren específico o a una fecha u hora específica. Un billete IRT solo se puede vender mediante una transacción en línea efectuada entre la terminal de ventas y el sistema adjudicador donde figura el tren considerado

Término	Descripción
Intercambio entre transportistas	La transmisión del control de una empresa ferroviaria a otra por razones prácticas de operatividad, seguridad y responsabilidad. Como ejemplos cabe citar: — empresas ferroviarias sucesivas, — trenes con transportistas sustitutos, — transmisión de información entre diferentes empresas ferroviarias.
Punto de intercambio	Lugar en el que una empresa ferroviaria traspasa a otra el control del tren En relación con un tren en circulación, el tren es traspasado por una empresa ferroviaria a la otra, que pasa a poseer el surco correspondiente al siguiente tramo del trayecto
Punto intermedio	Lugar que define el punto inicial o final de un tramo de un trayecto. Puede ser, por ejemplo, un punto de intercambio, de traspaso o de manipulación
Servicio internacional de transporte de viajeros por ferrocarril	Servicio de transporte de viajeros por ferrocarril que cruza la frontera de al menos un Estado miembro
Trayecto internacional	Trayecto de transporte de viajeros por ferrocarril que cruza la frontera de al menos un Estado miembro
Venta internacional	Venta de un billete de tren para un trayecto internacional
Componente de interoperabilidad	Todo componente elemental, grupo de componentes, subconjunto o conjunto completo de materiales incorporados o destinados a ser incorporados en un subsistema, de los que dependa directa o indirectamente la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo. El concepto de componente engloba, no solo objetos materiales, sino también inmateriales, como los programas informáticos
IP	Protocolo de Internet
Expedidor	Empresa que expende el billete y recibe un pago por el mismo. Puede tratarse de un transportista o un distribuidor. Esta empresa figura en el billete con su código o su logotipo
Trayecto	Significa el desplazamiento de un viajero (o de varios viajeros que viajan juntos) desde el lugar A al lugar B
Planificador de viajes	Sistema de TI utilizado para propuestas de viajes Una propuesta de viaje es un conjunto de uno o más servicios comerciales de transporte que responde a la pregunta: «¿cómo puedo ir del lugar A al lugar B en una determinada fecha y hora de salida?». La pregunta podría comportar criterios más complejos, como «de la forma más rápida», «de la forma más barata», «sin efectuar cambios», etc. El viajero puede elaborar su propio proyecto de viaje consultando distintas fuentes de información, o recurrir a un planificador de viajes para que le haga una propuesta de viaje.
Poseedor	La persona que, por ser su propietaria o por tener derecho a ello, explota económicamente un vehículo de manera permanente como medio de transporte; debe estar registrada como tal en el registro de material rodante.
Identificación de la locomotora	El número de identificación único para una locomotora
Hacer público, pública	Publicación de la información o los datos; puede aplicarse un control de acceso
Lista de manifiestos de transporte	Forma de ejecución en la que el cliente hace su compra por anticipado (por ejemplo, en su domicilio) y recibe solo una confirmación, normalmente con un código con la referencia. La empresa que efectúa este tipo de venta proporciona al organismo de control de billetes una lista de los viajeros (y códigos de referencia) de un determinado tren. El viajero simplemente manifiesta ante dicho organismo de control su deseo de ser admitido al tren antes o después de su salida. El organismo comprueba si debe permitirse al viajero embarcar o permanecer en el tren.

Término	Descripción
Precio de mercado	Véase «Precio global»
Metadatos	Este término significa simplemente datos sobre datos. Los metadatos describen datos, servicios de software y otros componentes que contienen los sistemas informáticos de las empresas. Algunos ejemplos de tipos de metadatos son definiciones de datos estándar, información de localización y encaminamiento, y gestión de sincronizaciones para distribuir datos compartidos.
Organismos notificados	Son los organismos encargados de evaluar la conformidad o la idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad o de tramitar el procedimiento de verificación «CE» de los subsistemas
Tren NRT	Tren en el que puede embarcar un viajero que ha adquirido un billete NRT, en el caso de ventas internacionales o extranjeras
NRT	Billetes de reserva no integrada: Método de venta de billetes en ventas internacionales o extranjeras; el expendedor puede emitir el billete a nivel local, sin efectuar una transacción en línea con un sistema adjudicador. Los billetes NRT son siempre abiertos, es decir, el contrato de transporte es válido en cualquier tren NRT que efectúe el itinerario marcado en el billete dentro de un determinado período de validez. Para emitir un billete NRT el expendedor necesita una lista de trayectos origen-destino y una o más tablas de precios correspondientes a gamas de distancia. Las reservas pueden (y en algunos casos deben) comprarse conjuntamente con el billete
Oferta	Véase «Disponibilidad»
Sitio web oficial	Sitio web público oficial de la empresa, que contiene información comercial para el cliente. El sitio web deberá poderse leer automáticamente y ajustarse a las pautas de accesibilidad del contenido en la web
Empresa de servicio universal	Una asociación internacional entre administradores de infraestructuras que establece un único punto de contacto para los clientes ferroviarios al objeto de: — solicitar determinados surcos ferroviarios en el tráfico internacional de mercancías, — supervisar el desplazamiento de todo el tren, — generalmente, facturar además el precio del acceso a la vía en nombre de los administradores de infraestructuras.
Viajero	Persona que se propone realizar, está realizando o ha realizado un trayecto utilizando servicios de transporte y otros servicios, con una o más empresas ferroviarias Puede ser diferente del cliente (véase «usuario»)
Surco	Capacidad de infraestructura necesaria para hacer circular un tren entre dos lugares en un período de tiempo determinado (itinerario definido en el tiempo y en el espacio)
Número de surco	Número del surco ferroviario definido
Pago	Transferencia pecuniaria de una parte (por ejemplo, el cliente) a otra (por ejemplo, un distribuidor). Normalmente el pago se efectúa como contrapartida a la prestación de servicios de transporte
Sistemas *inter pares*	Se trata de una clase de sistemas y aplicaciones, denominados *inter pares,* que emplean recursos distribuidos para realizar una función crítica de forma descentralizada
Personas de movilidad reducida (PMR)	Toda persona cuya movilidad para utilizar el transporte se halle reducida por motivos de discapacidad física (sensorial o locomotriz, permanente o temporal), discapacidad o deficiencia intelectual, o cualquier otra causa de discapacidad, o por la edad, y cuya situación requiera una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares del servicio puesto a disposición de los demás viajeros
Andén	Zona de las estaciones para subir o bajar de los trenes
Datos primarios	Datos básicos, que sirven de datos de referencia para mensajes, o como base para la funcionalidad y el cálculo de datos derivados
PMR	Véase «Personas de movilidad reducida»

Término	Descripción
Producto	Tipo de tren dotado de determinados tipos de servicio (por ejemplo, alta velocidad, espacios especiales para bicicletas, acogida especial para PMR, literas y coches-cama, vagón-restaurante, venta de alimentos, etc.) que conllevan unos determinados precios y, eventualmente, condiciones especiales
Publicar	Publicación de la información o los datos; no podrá aplicarse un control de acceso
Sistema ferroviario	Es (por ejemplo, en la expresión «sistema ferroviario transeuropeo») el conjunto descrito en el anexo I (Directiva 2008/57/CE) y compuesto por las infraestructuras ferroviarias, incluidas las líneas e instalaciones fijas, de la red transeuropea de transporte, construidas o rehabilitadas para el transporte ferroviario convencional y el transporte ferroviario combinado, y por el material rodante concebido para recorrer dichas infraestructuras
Empresa ferroviaria	Cualquier empresa pública o privada cuya actividad principal consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa en todo caso la que aporte la tracción; se incluyen también en la definición las empresas que aportan exclusivamente tracción
Procesos normales o a corto plazo	Un proceso normal es el realizado en un período igual o superior a siete días Un proceso a corto plazo es el realizado en un período inferior a siete días
Punto de notificación	Son, bien los puntos utilizados por el administrador de infraestructuras para facilitar la información sobre la circulación de trenes (únicamente), bien los puntos en los que se generan las previsiones
Depósito de datos	Sistema de almacenamiento de datos similar a una base de datos y a un diccionario de datos; en general incluye un entorno con un sistema de gestión global de la información. No solo debe incluir descripciones de las estructuras de datos (es decir, entidades y elementos), sino también metadatos de interés para la empresa, pantallas de datos, informes, programas y sistemas
Reserva	Autorización, en papel o en forma electrónica, que da derecho a un servicio (transporte o asistencia), siempre que se haya confirmado previamente el plan personalizado de transporte
Sistema de reserva	Sistema informático para almacenar y recuperar información, así como para efectuar transacciones sobre viajes. Los sistemas de reserva son capaces de llevar el inventario correctamente en tiempo real y son accesibles a los agentes y minoristas de todo el mundo
Minorista	Persona o empresa que vende al cliente billetes con o sin reserva para un servicio de transporte ferroviario. El minorista puede ser una empresa ferroviaria (agente) o una agencia de viajes acreditada
Itinerario	Itinerario geográfico que debe seguirse desde el punto de partida hasta el punto de destino
Tramo	Parte de un itinerario
EF	Véase «Empresa ferroviaria»
Venta	Véase «Contrato»
Servicio	Véase «Servicio de transportes»
Prestador de servicios	Entidad responsable de la prestación de cualquier servicio relacionado con el transporte de viajeros
Deberá:	Significa que la definición es un requisito imprescindible de la especificación
Procesos a corto plazo	Véase «Procesos normales o a corto plazo»

Término	Descripción
Solicitud de uso inminente de surco	Solicitud de un surco concreto conforme al artículo 23 de la Directiva 2001/14/CE, debido a necesidades de transporte o explotación adicionales
SQL *(Structured Query Language)*	Lenguaje de consulta estructurado Se trata de un lenguaje creado por IBM y posteriormente normalizado por ANSI e ISO que se utiliza para crear, gestionar y obtener datos en bases de datos relacionales
Partes interesadas	Persona o entidad con un interés fundado en la prestación de servicios de trenes, por ejemplo: — compañía ferroviaria, — proveedor de locomotoras, — proveedor de coches de viajeros, — proveedor de conductores y personal de dotación, — administrador de infraestructuras (AI), — gestor de flota, — proveedor de transbordadores, — trabajadores, — proveedores de billetes, — viajeros.
Estación	Un punto de la infraestructura ferroviaria en el que los viajeros puede iniciar, interrumpir o terminar el viaje
Administrador de estaciones	Entidad organizativa a quien, en cada Estado miembro, se confía la responsabilidad de la gestión de una estación de ferrocarril y que puede ser el administrador de infraestructuras
Transportista sustituto	Una empresa ferroviaria que no ha celebrado un contrato de transporte con el viajero, pero a quien la empresa ferroviaria parte en el contrato ha confiado total o parcialmente la ejecución del transporte por ferrocarril
Tarifas	Conjunto específico de precios disponibles para un determinado tren y una determinada fecha en un recorrido concreto origen-destino de un viaje. Las tarifas pueden clasificarse en categorías (tarifas públicas, tarifas de grupo, etc.)
OCB	Significa Organismo de Control de Billetes. Se trata de una organización con autoridad para inspeccionar los billetes de los viajeros. Normalmente un transportista. En caso necesario, el OCB tiene que facilitar a los distribuidores certificados de seguridad para billetes ferroviarios internacionales para imprimir a domicilio
Documento técnico	Cualquier documento técnico publicado por la Agencia Ferroviaria Europea con arreglo al artículo 5, apartado 8, de la Directiva 2008/57/CE
Especificación técnica de interoperabilidad	Una especificación adoptada con arreglo a la Directiva 2008/57/CE de la que es objeto cada subsistema o parte de subsistema, con vistas a satisfacer los requisitos esenciales y garantizar la interoperabilidad del sistema ferroviario
ETA del tren	Véase ETA, «Hora prevista de llegada del tren»
Terceros	Cualquier empresa pública o privada que no sea una empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras y preste servicios auxiliares o relacionados con los servicios de transporte
Billete directo	Billete o billetes que constituyen un contrato para servicios de transporte ferroviario sucesivos explotados por una o varias empresas ferroviarias
Billete	Registro material o inmaterial por el que se autoriza al viajero a utilizar de forma contractual uno o más servicios comerciales de transporte prestados por una o más empresas ferroviarias
Billete a retirar en la estación	Forma de ejecución en la que el cliente efectúa su compra por anticipado (por ejemplo, en su domicilio) y recoge el billete en la estación de salida, en una ventanilla o en una máquina expendedora

Término	Descripción
Proveedores de billetes	Cualquier detallista de servicios de transporte ferroviario que celebre contratos de transporte y venda billetes por cuenta de una empresa ferroviaria o por cuenta propia
Horarios	Lista de servicios comerciales de transporte prestados por una empresa ferroviaria en un determinado período
TOD *(Ticket On departure)*	Véase «Billete a retirar en la estación»
Operador turístico	Organizador o minorista, distinto de las empresas ferroviarias, según las definiciones del artículo 2, apartados 2 y 3, de la Directiva 90/314/CEE
Hora estimada de llegada del tren	Es la hora a la que se estima que llegará el tren a un punto determinado, por ejemplo, un punto de traspaso o de intercambio, o el destino del tren
Surco del tren	Ruta del tren definida en el tiempo y en el espacio
Interrupción de la circulación del tren	Significa que, de acuerdo con las circunstancias locales en un momento dado y la opinión de las partes interesadas, no se puede establecer cuándo proseguirá su viaje el tren. Si se conoce el retraso, el administrador de infraestructuras enviará un mensaje de previsiones de circulación del tren
Red ferroviaria transeuropea	La red ferroviaria descrita en el anexo 1 de la Directiva 2008/57/CE.
Contrato de transporte	Contrato de transporte, a título oneroso o gratuito, entre una empresa ferroviaria o un proveedor de billetes y un viajero, para la prestación de uno o más servicios de transporte
Modo de transporte	Tipo genérico de vehículo con capacidad para transportar viajeros (tren, avión, autobús, etc.)
Servicio de transporte	Servicio de transporte de carácter comercial o de servicio público que une dos lugares; el servicio es prestado por una empresa ferroviaria con arreglo a un horario publicado. Un servicio de transporte se efectúa normalmente mediante un modo de transporte específico
Prestador de servicios de transporte	Una empresa privada o pública autorizada a transportar personas en el marco del tráfico nacional o internacional de viajeros. Un prestador de servicios de transporte debe aceptar documentos de viaje emitidos por los puntos de venta autorizados de sus distribuidores. Desempeña el papel de transportista contractual con el que el viajero ha celebrado un contrato de trasporte. La ejecución del servicio de transporte puede confiarse, total o parcialmente, a un transportista sustituto
ETI	Véase «Especificación técnica de interoperabilidad»
XML *(Extended Markup Language)*	Lenguaje de señalización ampliado
XQL *(Extended Structured Query Language)*	Lenguaje de consulta estructurado ampliado

ANEXO II

LISTA DE CUESTIONES PENDIENTES

De conformidad con el artículo 5, apartado 6, de la Directiva 2008/57/CE, se establecen las cuestiones pendientes que se presentan a continuación:

Apartado	Cuestiones pendientes
4.2.2.1.	Documento técnico sobre el proceso y la información utilizada en el mismo en lo referente a datos sobre tarifas para ventas nacionales
4.2.10.	Norma para la gestión de los elementos de seguridad en la distribución de los productos
4.2.11.2	Norma para los billetes europeos «Billete a retirar en la estación» y «Lista de manifiestos de transporte»
4.2.11.3	Documento técnico o norma sobre los posibles métodos directos de ejecución del billete o la reserva, así como los tipos de soporte utilizados en ventas nacionales
4.2.11.4	Documento técnico o norma sobre los posibles métodos indirectos de ejecución del billete o la reserva, así como los tipos de soporte utilizados en ventas nacionales
4.2.22	Norma que regula el intercambio de información en el marco de la conexión con otros modos de transporte

ANEXO III

LISTA DE DOCUMENTOS TÉCNICOS CITADOS EN LA PRESENTE ETI

Referencia	Caracterización
B.1. (V1.1)	Producción e intercambio informatizados de datos sobre tarifas en ventas internacionales o extranjeras – Billetes NRT de reserva no integrada
B.2. (V1.1)	Producción e intercambio informatizados de datos sobre tarifas en ventas internacionales y extranjeras: Billetes IRT de reserva integrada
B.3. (V1.1)	Producción e intercambio informatizados de datos en ventas internacionales o extranjeras: Ofertas especiales
B.4. (V1.1)	Guía práctica para mensajes EDIFACT relativos al intercambio de datos sobre horarios
B.5. (V1.1)	Reserva electrónica de asientos o literas y producción electrónica de documentos de viaje: Intercambio de mensajes
B.6. (V1.1)	Reserva electrónica de asientos o literas y producción electrónica de documentos de viaje (normas RCT2)
B.7. (V1.1)	Billete ferroviario internacional para imprimir a domicilio
B.8. (V1.1)	Códigos numéricos de las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y otras empresas que operan en las cadenas de transporte ferroviario
B.9. (V1.1)	Códigos numéricos de las ubicaciones
B.10 (V1.1)	Reserva electrónica de asistencia a personas de movilidad reducida – Intercambio de mensajes
B.30. (V1.1)	Esquema – mensajes/conjuntos de datos necesarios para la comunicación EF/AI en el marco de la ETI ATM

ANEXO IV

LISTA DE TARIFAS EN VENTAS INTERNACIONALES O EXTRANJERAS

C.1. **Tarifas NRT**

El contenido básico de los datos sobre tarifas NRT será el siguiente:

— series,

— productos,

— servicios,

— códigos de transportista,

— cuadros de tarifas,

— lista de estaciones.

Las tarifas NRT se harán públicas con una antelación de al menos tres meses antes de su entrada en vigor.

C.2. **Tarifas IRT**

El contenido básico de los datos sobre tarifas IRT será el siguiente:

— tarifas,

— gamas de tarifas,

— tarjetas utilizadas, con los precios de mercado,

— tipos de exclusión,

— condiciones de venta,

— condiciones postventa,

— cuadros de tarifas,

— lista de estaciones y zonas.

Las tarifas IRT se harán públicas de antemano según las condiciones de venta.

C.3. **Tarifas especiales**

El contenido básico de los datos sobre tarifas especiales será el siguiente:

— la oferta y sus condiciones,

— las tarifas,

— los suplementos,

— la autorizaciones,

— número de viajeros/acompañantes y sus categorías,

— tipos de reducción,

— tipos de exclusión,

— condiciones de venta,

— condiciones postventa,

— gastos por reserva,

— series,

— trenes, incluidas las categorías y las prestaciones.

Las tarifas especiales se harán públicas de antemano según las condiciones de venta.

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) Nº 455/2011 DE LA COMISIÓN

de 11 de mayo de 2011

por el que se establecen valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 1234/2007 del Consejo, de 22 de octubre de 2007, por el que se crea una organización común de mercados agrícolas y se establecen disposiciones específicas para determinados productos agrícolas (Reglamento único para las OCM) [1],

Visto el Reglamento (CE) nº 1580/2007 de la Comisión, de 21 de diciembre de 2007, por el que se establecen disposiciones de aplicación de los Reglamentos (CE) nº 2200/96, (CE) nº 2201/96 y (CE) nº 1182/2007 del Consejo en el sector de las frutas y hortalizas [2], y, en particular, su artículo 138, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

El Reglamento (CE) nº 1580/2007 establece, en aplicación de los resultados de las negociaciones comerciales multilaterales de la Ronda Uruguay, los criterios para que la Comisión fije los valores de importación a tanto alzado de terceros países correspondientes a los productos y períodos que figuran en el anexo XV, parte A, de dicho Reglamento.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

En el anexo del presente Reglamento quedan fijados los valores de importación a tanto alzado a que se refiere el artículo 138 del Reglamento (CE) nº 1580/2007.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 12 de mayo de 2011.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 11 de mayo de 2011.

Por la Comisión,
en nombre del Presidente
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
Director General de Agricultura y Desarrollo Rural

[1] DO L 299 de 16.11.2007, p. 1.
[2] DO L 350 de 31.12.2007, p. 1.

ANEXO

Valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas

(EUR/100 kg)

Código NC	Código país tercero [1]	Valor global de importación
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] Nomenclatura de países fijada por el Reglamento (CE) nº 1833/2006 de la Comisión (DO L 354 de 14.12.2006, p. 19). El código «ZZ» significa «otros orígenes».

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) Nº 456/2011 DE LA COMISIÓN

de 11 de mayo de 2011

por el que se modifican los precios representativos y los importes de los derechos adicionales de importación de determinados productos del sector del azúcar fijados por el Reglamento (UE) nº 867/2010 para la campaña 2010/11

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 1234/2007 del Consejo, de 22 de octubre de 2007, por el que se crea una organización común de mercados agrícolas y se establecen disposiciones específicas para determinados productos agrícolas (Reglamento único para las OCM) [1],

Visto el Reglamento (CE) nº 951/2006 de la Comisión, de 30 de junio de 2006, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) nº 318/2006 del Consejo en lo que respecta a los intercambios comerciales con terceros países en el sector del azúcar [2], y, en particular, su artículo 36, apartado 2, párrafo segundo, segunda frase.

Considerando lo siguiente:

(1) El Reglamento (UE) nº 867/2010 de la Comisión [3] establece los importes de los precios representativos y de los derechos adicionales aplicables a la importación de azúcar blanco, azúcar en bruto y determinados jarabes en la campaña 2010/11. Estos precios y derechos han sido modificados un último lugar por el Reglamento (UE) nº 438/2011 de la Comisión [4].

(2) Los datos de que dispone actualmente la Comisión inducen a modificar dichos importes de conformidad con las normas de aplicación establecidas en el Reglamento (CE) nº 951/2006.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Los precios representativos y los derechos de importación adicionales aplicables a los productos mencionados en el artículo 36 del Reglamento (CE) nº 951/2006, fijados por el Reglamento (UE) nº 867/2010 para la campaña 2010/11, quedan modificados y figuran en el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 12 de mayo de 2011.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 11 de mayo de 2011.

Por la Comisión,
en nombre del Presidente
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
Director General de Agricultura y Desarrollo Rural

[1] DO L 299 de 16.11.2007, p. 1.
[2] DO L 178 de 1.7.2006, p. 24.
[3] DO L 259 de 1.10.2010, p. 3.
[4] DO L 118 de 6.5.2011, p. 6.

ANEXO

Importes modificados de los precios representativos y los derechos de importación adicionales del azúcar blanco, el azúcar en bruto y los productos del código NC 1702 90 95 aplicables a partir del 12 de mayo de 2011

(EUR)

Código NC	Importe del precio representativo por 100 kg netos de producto	Importe del derecho adicional por 100 kg netos de producto
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) Importe fijado para la calidad tipo que se define en el anexo IV, punto III, del Reglamento (CE) nº 1234/2007.
(2) Importe fijado para la calidad tipo que se define en el anexo IV, punto II, del Reglamento (CE) nº 1234/2007.
(3) Importe fijado por cada 1 % de contenido en sacarosa.

IV

(Actos adoptados, antes del 1 de diciembre de 2009, en aplicación del Tratado CE, del Tratado UE y del Tratado Euratom)

DECISIÓN DEL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC

Nº 343/09/COL

de 23 de julio de 2009

relativa a las transacciones inmobiliarias realizadas por el Ayuntamiento de Time de las parcelas nos 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70, 2/32

(Noruega)

EL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC [1],

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo [2] y, en particular, sus artículos 61 a 63 y su Protocolo nº 26,

Visto el Acuerdo entre los Estados de la AELC por el que se instituyen un Órgano de Vigilancia y un Tribunal de Justicia [3], y, en particular, su artículo 24,

Vistos el artículo 1, apartado 3, de la parte I y el artículo 4, apartado 4, y el artículo 7, apartado 2, de la parte II del Protocolo nº 3 del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción [4],

Vistas las Directrices del Órgano relativas a la aplicación y la interpretación de los artículos 61 y 62 del Acuerdo EEE [5], y, en particular, el capítulo relativo a los elementos de ayuda en las ventas de terrenos y construcciones por parte de los poderes públicos,

Vista la Decisión del Órgano de 14 de julio de 2004, relativa a las medidas de aplicación contempladas en el artículo 27 de la parte II del Protocolo 3 [6],

Tras haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones [7], y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

I. HECHOS

1. *PROCEDIMIENTO*

El 3 de marzo de 2007, el Órgano recibió una denuncia de una asociación llamada Aksjonsgruppa «Ta vare på trivelige Bryne» relativa a la venta de las parcelas nos 1/152, 1/301, 1/630 y 4/165 en la localidad de Time por parte de las autoridades municipales a dos entidades privadas distintas, así como a la venta de la parcela nº 2/70 (estadio de Bryne, que incluye además la parcela nº 2/32) por parte de Bryne fotballklubb, anteriormente cedida al club por el ayuntamiento, a un inversor privado (referencia nº 414270). Por carta de 9 de mayo de 2007, el Sr. Gunnar Oma, un inversor privado, envió una denuncia al Órgano relativa a la venta por el ayuntamiento de Time de una de las citadas parcelas, la nº 4/165.

Tras un intercambio de correspondencia e información con las autoridades noruegas [8], el 19 de diciembre de 2007 el Órgano decidió incoar un procedimiento de investigación formal con respecto a la venta de las parcelas antes mencionadas. La Decisión nº 717/07/COL del Órgano de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y en su Suplemento EEE [9].

Las autoridades noruegas habían comentado la decisión de incoar el procedimiento por carta de 21 de febrero de 2008 (referencia nº 466024). El Órgano invitó a las partes interesadas a presentar sus observaciones. El Órgano recibió comentarios de

---

[1] Denominado en lo sucesivo «el Órgano».
[2] Denominado en lo sucesivo «el Acuerdo EEE».
[3] Denominado en lo sucesivo «el Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción».
[4] Denominado en lo sucesivo «el Protocolo 3».
[5] Directrices para la aplicación e interpretación de los artículos 61 y 62 del Acuerdo EEE y del artículo 1 del Protocolo 3 del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción, adoptadas y publicadas por el Órgano de Vigilancia de la AELC el 19 de enero de 1994 (DO L 231 de 3.9.1994, p. 1, y en el Suplemento EEE nº 32 de 3.9.1994, p. 1, modificadas por última vez el 10 de junio de 2009 y denominadas en lo sucesivo «las Directrices sobre ayudas estatales». La versión actualizada de las Directrices sobre ayudas estatales está publicada en el sitio web del Órgano: http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/.
[6] Decisión nº 195/04/COL, de 14 de julio de 2004 (DO L 139 de 25.5.2006, p. 37, y en el Suplemento EEE nº 26 de 25.5.2006, p. 1), en su versión modificada por la Decisión nº 319/05/COL de 14 de diciembre de 2005 (DO L 113 de 27.04.2006, p. 24), y en el Suplemento EEE nº 21 de 27.4.2006, p. 46. La versión consolidada de la Decisión nº 195/04/COL está publicada en el sitio web del Órgano: http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf.
[7] DO C 138 de 5.6.2008, p. 30, y en el Suplemento EEE nº 31 de 5.6.2008, p. 1.
[8] Para información más detallada sobre la correspondencia, consúltese la Decisión nº 717/07/COL del Órgano publicada en el sitio web de este: http://www.eftasurv.int/fieldsofwork/fieldstateaid/stateaidregistry/sadecnor07/717_07_col.pdf
[9] Véase la nota 7 a pie de página.

dos partes interesadas ([10]). Por carta con fecha 24 de julio de 2008 (referencia nº 485974), el Órgano las remitió a las autoridades noruegas. Por carta de 13 de agosto de 2008 (referencia nº 488289), las autoridades noruegas notificaron al Órgano que no formularían más comentarios.

2. *DESCRIPCIÓN DE LAS TRANSACCIONES EXAMINADAS*

2.1. VENTA DE LAS PARCELAS Nºs 1/152, 1/301 Y 1/630 A GRUNNSTEINEN AS

Mediante acuerdo de venta de 25 de agosto de 2007 ([11]), el ayuntamiento de Time vendió las parcelas nºs 1/152 (1 312 m^2), 1/301 (741 m^2) y 1/630 (1 167 m^2), situadas en el centro de la localidad de Bryne, término municipal de Time, al promotor privado Grunnsteinen AS. De acuerdo con las explicaciones facilitadas, la iniciativa de celebrar el acuerdo la tomaron los compradores y no se organizó una ronda de licitaciones antes de la venta ([12]). Grunnsteinen no pagó por el terreno, pero se comprometió a construir un total de 65 plazas de aparcamiento en lugar de abonar su pago ordinario ([13]). El artículo 7 del acuerdo Grunnsteinen establecía que el terreno no se transferiría mientras no se concluyesen las plazas de aparcamiento, a más tardar al final de 2008. Por otra parte, el artículo 1 estipulaba que cuando el aparcamiento subterráneo se volviera a transferir al ayuntamiento de Time, se inscribiría en el registro de la propiedad como una parcela aparte.

El artículo 1 del contrato ([14]) establece que cuando se firmó el acuerdo las parcelas se destinaban a fines residenciales y vías y aparcamientos públicos.

En virtud del artículo 1 del contrato, Grunnsteinen AS empezó a construir plazas de aparcamiento *subterráneas* en la parcela nº 1/152, 65 de las cuales se tenían que transferir al ayuntamiento de Time cuando estuvieran concluidas (artículos 1 y 5 del acuerdo). Según las autoridades municipales, el pago de la parcela nº 1/152, que comprendía 44 plazas de aparcamiento en superficie, se compensaría con el aparcamiento subterráneo. Respecto a las parcelas nºs 1/301 y 1/630, el ayuntamiento había encargado una tasación de la parcela nº 1/630, que, de acuerdo con el ayuntamiento, fue tasada por Eiendomsmegler 1. La tasación de la parcela nº 1/630, que estableció su valor de mercado en 600 coronas noruegas (NOK) por metro cuadrado, se presentó al Órgano antes de que se incoara el procedimiento de investigación formal ([15]). En respuesta a las peticiones del Órgano, las autoridades noruegas presentaron inicialmente los cálculos realizados por la empresa constructora Skanska Norge AS, según los cuales el precio de una plaza en un aparcamiento subterráneo sería de unas 150 000 NOK, sin contar el IVA ni los costes de compra o alquiler del suelo ([16]). Partiendo de estas estimaciones, las autoridades noruegas establecieron que el precio de mercado de las parcelas nºs 1/301 y 1/630 sería, según la tasación, de 2 516 400 NOK ([17]), mientras que el valor de las 21 plazas de aparcamiento restantes que Grunnsteinen había empezado a construir para el ayuntamiento se había estimado en 2 625 000 ([18]). Así pues, Grunnsteinen compensaría totalmente el valor de estas dos parcelas con la construcción de otras 21 plazas de aparcamiento.

En respuesta al requerimiento de información del Órgano en la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, se han presentado nuevas tasaciones de la parcela y estimaciones del precio de la plaza de aparcamiento ([19]). De las nuevas tasaciones se encargó la empresa especializada OPAK. Basándose en el método del coste del suelo ([20]), OPAK calculó un valor de mercado de 3,2 millones NOK para las parcelas vendidas «en bloque». Según OPAK, la casa de la parcela nº 1/301 está declarada en ruinas y se tendrá que demoler, lo que grava la parcela. Los costes de demolición se estiman en 150 000 NOK. La evaluación de OPAK incluye también una estimación de los costes de las plazas de aparcamiento. Partiendo de un mínimo de 25 metros cuadrados por plaza (tal como exigen las normas gubernamentales) y unos costes de construcción de 5 200 NOK por metro cuadrado (basados en la experiencia), OPAK establece un precio de 130 000 NOK por plaza de aparcamiento, es decir, 8 450 000 por 65 plazas.

2.2. VENTA DE LA PARCELA Nº 4/165 A BRYNE INDUSTRIPARK AS

El 31 de agosto de 2005, el ayuntamiento de Time y el promotor inmobiliario privado Bryne Industripark AS firmaron un acuerdo de venta relativo a la parcela nº 4/165 en Håland (Time) ([21]). La parcela comprendía 56 365 m^2 de suelo industrial, y el precio de venta se fijó en 4,7 millones NOK (aproximadamente, 83 NOK por m^2). Cuando se firmó el acuerdo, la

([10]) Referencias nºs 484855 (comentarios de la Asociación Noruega de Fútbol, 4 de julio de 2008), 485026 (comentarios del bufete Arntzen de Besche en nombre de Bryne fotballklubb, de 8 de julio de 2008) y 485461(comentarios del bufete Selmer en nombre de Vålerenga football, de 8 de julio de 2008).

([11]) Denominado en lo sucesivo «el acuerdo Grunnsteinen».

([12]) Respuesta de Noruega a la primera petición de información del Órgano (referencia nº 427879), respuesta a la pregunta 1(e).

([13]) Respuesta de Noruega a la primera petición de información del Órgano (referencia nº 427879), pregunta 1(e).

([14]) Respuesta de Noruega a la primera petición de información del Órgano (referencia nº 427879, anexo 1).

([15]) Respuesta de Noruega a la primera petición de información del Órgano (referencia nº 427879, anexo 2). En la respuesta de Noruega se alega que la tasación se refería a las parcelas nºs 1/301 *y* 1/630. Sin embargo, esto no es lo que refleja la evaluación real. Además, el número de metros cuadrados declarados en esta tampoco indica que se hayan tenido en cuenta ambas parcelas.

([16]) Respuesta de Noruega a la primera petición de información del Órgano (referencia nº 427879, anexo 5).

([17]) Al parecer, este cálculo se basa en el valor de 600 NOK por metro cuadrado más el valor de un edificio de la parcela nº 1/301. El Órgano no ha recibido la tasación del edificio.

([18]) Este cálculo se basa en la primera estimación de costes del ayuntamiento, de 125 000 NOK, establecida en los documentos informativos utilizados en las deliberaciones del consejo municipal (referencia nº 413558, pp. 16-17). Al parecer, la estimación de Skanska corresponde a una fase posterior.

([19]) Observaciones de Noruega sobre la decisión del Órgano de incoar el procedimiento, referencia nº 466024, anexo 3.

([20]) En noruego, *«Tomtebelastningsmetoden»*.

([21]) Referencia nº 413558, p. 19 *et sec.*

zona se destinaba a suelo industrial, pero las objeciones presentadas por la Administración de Vías Públicas impidieron que se adoptara el plan urbanístico detallado. El contrato contiene una cláusula de devolución (artículo 7) para el ayuntamiento de Time en caso de que transcurridos cinco años desde la fecha de toma de posesión, la parcela no se haya construido o empezado a explotar.

Cuando se firmó el acuerdo, la parcela estaba sin acondicionar. En el documento por el que el consejo municipal aprobó el acuerdo, la administración municipal afirma que el terreno se podría vender a condición de que se firmase un acuerdo de acondicionamiento. Según las autoridades municipales, el 30 de agosto de 2007 se adoptó el nuevo plan urbanístico detallado, en virtud del cual la parcela se destinaba a fines deportivos ([22]). El acuerdo de venta establecía que se debía firmar un acuerdo de acondicionamiento basado en el plan urbanístico. En sus observaciones a la decisión de incoación del procedimiento, las autoridades noruegas presentaron una estimación de los costes de acondicionamiento realizada por la empresa de consultoría Asplan Viak y un presupuesto de un constructor local ([23]).

El ayuntamiento confirma que no se organizó una ronda de licitaciones antes de la venta, que se realizó por iniciativa del comprador, pero afirma que la parcela se anunció en su sitio web en 2003-2004. De la nota administrativa previa a la venta se desprende que el precio se calculó a partir del precio de compra de la parcela por el ayuntamiento de Time en 1999, al que se añadieron los costes de capital, los trabajos de reglamentación y los costes administrativos. Así pues, el precio se fijó de acuerdo con el principio general del ayuntamiento para la venta de suelo industrial, es decir, a precio de coste ([24]).

El demandante sostiene que el precio de este tipo de parcela debería situarse en torno a las 400 NOK por metro cuadrado, basándose en una tasación supuestamente presentada por un tasador independiente en enero de 2007 ([25]). Sin embargo, no se ha presentado la documentación correspondiente. Las autoridades municipales afirman que en esa zona el precio de mercado se situaría entre 80 y 115 NOK por metro cuadrado, basándose en las ventas de parcelas similares de la región entre particulares ([26]). En respuesta al requerimiento de información del Órgano en la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, las autoridades noruegas han presentado una tasación realizada por OPAK. La tasación de OPAK corresponde al terreno según su calificación urbanística cuando se firmó el contrato, es decir, destinado a fines industriales y no a fines deportivos, con arreglo al último plan urbanístico. La tasación no se basa en el método de explotación, sino en el valor de venta, definido como «el precio que, al parecer, diferentes partes interesadas estaban dispuestas a pagar cuando se realizó la tasación». En el caso que nos ocupa, este precio se ha calculado con referencia a los precios de venta obtenidos para «parcelas comparables de la misma zona». En la tasación se llega a la conclusión de que el precio de mercado no se puede establecer con seguridad, pero probablemente estaría comprendido entre 80 y 100 NOK por metro cuadrado.

2.3. VENTA DE LAS PARCELAS Nos 2/70 Y 2/32 A BRYNE FOTBALLKLUBB

2.3.1. *Acuerdo de venta*

Por acuerdo de fecha 8 de agosto de 2003 ([27]), el ayuntamiento de Time transfirió el terreno del estadio de Bryne, parcelas nos 2/32 y 2/70, con una superficie de aproximadamente 53 000 m^2, a Bryne fotballklubb (Bryne FK) ([28]). Los edificios del terreno (incluida la tribuna del campo de fútbol) ya pertenecían al club y el suelo estaba alquilado ([29]). Al parecer, quedaba en la parcela un edificio no perteneciente a Bryne fotballklubb, y estaba previsto que los derechos del ayuntamiento previstos en el contrato de arrendamiento con el propietario del edificio se transferirían al club ([30]).

Con arreglo al artículo 2 del acuerdo Bryne, las parcelas nos 2/32 y 2/70 se cedían a Bryne FK sin remuneración a cambio. Además, el ayuntamiento cubría todos los costes relacionados con la transferencia de la propiedad, como la parcelación, la medición, etc. Las parcelas cubrían una superficie aproximada de 53 000 m^2, y en el acuerdo se establecía explícitamente que se usarían fundamentalmente con fines deportivos.

Del artículo 1 del acuerdo se desprende que el club de fútbol había pedido la transferencia de las parcelas. El objetivo era aumentar los activos del club, para poder mejorar el campo de fútbol según los requisitos de la Tippeligaen (la división de honor de la liga noruega). Los memorandos redactados por el ayuntamiento indican que para el club era fundamental poder presentar la parcela para avalar sus deudas, aunque probablemente su valor se vería reducido por la disposición del contrato según la cual solo se podía usar con fines deportivos.

En respuesta al requerimiento de información del Órgano en la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, las autoridades noruegas han facilitado una tasación del suelo del estadio de acuerdo con su valor cuando se realizó la transferencia. La tasación la efectuó OPAK. OPAK calcula un valor de venta de 2 650 000 NOK, basándose en una tasación del suelo como terreno destinado a instalaciones deportivas.

([22]) Observaciones de Noruega sobre la decisión del Órgano de incoar el procedimiento, referencia nº 466024, nota 9 a pie de página.
([23]) Observaciones de Noruega sobre la decisión del Órgano de incoar el procedimiento, referencia nº 466024, anexos 8 y 9.
([24]) Referencia nº 413558, pp. 16-17.
([25]) Véase la referencia nº 413558 (denuncia original), repetida en las observaciones de Aksjonsgruppa a la respuesta de Noruega, referencia nº 477440.
([26]) Respuesta de Noruega a la primera petición de información del Órgano (referencia nº 427879, anexos 13-17).
([27]) Denominado en lo sucesivo «el acuerdo Bryne».
([28]) Referencia nº 413558, p. 29, y respuesta de Noruega a la primera petición de información del Órgano (referencia nº 427879, anexo 29). De los documentos informativos relativos a la venta se desprende que, a su vez, el ayuntamiento había comprado el terreno al club de fútbol por 1 millón NOK en 1996. El Órgano no dispone de más información sobre esta venta.
([29]) Contratos de arrendamiento facilitados por Noruega, anexos 18 y 19 a la respuesta de Noruega a la primera petición de información del Órgano (referencia nº 427879).
([30]) Véase el anexo 24 a la respuesta de Noruega a la primera petición de información del Órgano (referencia nº 427879).

El demandante ha sostenido que en 2007 Bryne FK pensaba vender el estadio a Forum Jæren por 50 millones NOK. Se iba a construir un nuevo estadio en Håland, en suelo comprado a Bryne Industripark AS (según ya se ha indicado). En respuesta a la petición de información del Órgano, las autoridades noruegas confirmaron que Bryne FK y Forum Jæren habían firmado una carta de intenciones relativa a la parcela nº 2/70, pero declararon que no podían presentar una copia de la misma. Sin embargo, en 2008 estas transacciones parecían haber cambiado radicalmente, pues los costes de construcción del estadio de Håland resultaron considerablemente superiores a lo previsto ([31]).

2.3.2. ***Bryne FK***

El receptor del terreno, Bryne FK, es un club de fútbol local que actualmente juega en la llamada «Liga Adecco» (primera división). Bryne FK está inscrito en el registro de sociedades como organización no lucrativa ([32]), pero el club de fútbol posee también una sociedad de responsabilidad limitada, Bryne Fotball AS.

De acuerdo con la información facilitada por las autoridades noruegas ([33]), en 2001 el club y la sociedad de responsabilidad limitada firmaron un acuerdo de cooperación basándose en un acuerdo tipo redactado por la Asociación Noruega de Fútbol sobre la cooperación entre las divisiones comerciales y no comerciales de un equipo. De conformidad con las disposiciones del acuerdo ([34]), la sociedad de responsabilidad limitada, que entonces se llamaba Bryne Fotball ASA, asumía las siguientes actividades económicas: contratos de patrocinio, venta de derechos de retransmisión en los medios y la televisión y de espacio publicitario, venta y licencia de artículos para los aficionados, uso de entrenadores y jugadores con fines publicitarios, explotación comercial del nombre y el logotipo del club, venta de entradas para los partidos jugados en casa y contratos relativos a operaciones de bingo. Por su parte, Bryne FK se encargaba de todos los asuntos deportivos, como el entrenamiento y la selección de los equipos, el calendario de partidos y los propios partidos, los preparativos de los viajes de los jugadores, los derechos y obligaciones respecto de los jugadores, los socios, las otras organizaciones y los organismos públicos, tal como los establecen la reglamentación y la legislación de asociaciones deportivas, las cuotas y las actividades comerciales menores, como las rifas organizadas durante los partidos, y el funcionamiento del estadio.

De conformidad con el acuerdo de cooperación, Bryne Fotball ASA era económicamente responsable de los jugadores ([35]). Además, Bryne Fotball ASA pagaba el precio de compra de los jugadores o, en su caso, un precio a Bryne FK cuando un jugador era promocionado al equipo de élite desde uno de los equipos júnior. La sociedad de responsabilidad limitada también se quedaba con los beneficios netos después de pagar estos gastos. Por último, la sociedad de responsabilidad limitada pagaba a Bryne FK 150 000 NOK al año por el alquiler del estadio, así como 10 000 NOK por partido oficial de fútbol, y una suma por los derechos de retransmisión en los medios, los derechos de patrocinio, etc.

Sin embargo, para cumplir las normas generales de la NNF, los contratos de trabajo de los jugadores los firmaba oficialmente Bryne FK, y el club también era, oficialmente, parte en los acuerdos de venta, compra y contratación de jugadores. Además, el club se encargaba de la gestión puramente deportiva (entrenamiento, selección, etc.).

En la primavera de 2004, el club y la sociedad se reestructuraron. Todas las actividades de Bryne ASA se transfirieron a Bryne FK, y Bryne Fotball ASA cambió de forma jurídica y pasó a ser Bryne Fotball AS, cuyo único objetivo era el pago de deudas. En 2006 parecía que las deudas se habían pagado ([36]). Por lo tanto, en la actualidad Bryne FK lleva a cabo todas las actividades, económicas o no.

3. *OBSERVACIONES DE LAS AUTORIDADES NORUEGAS*

El Gobierno noruego ha presentado observaciones a la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal.

3.1. OBSERVACIONES RELATIVAS A LA VENTA DE LAS PARCELAS Nºs 1/152, 1/301 Y 1/630 A GRUNNSTEINEN AS

Junto con sus observaciones, las autoridades noruegas presentaron también una tasación del terreno que incluía una valoración de las plazas de aparcamiento subterráneas.

Las autoridades noruegas consideraban que el terreno no se había cedido sin remuneración: la remuneración que recibió el ayuntamiento fue la construcción del aparcamiento subterráneo. Así pues, en caso de que el coste de la construcción de las plazas de aparcamiento correspondiera como mínimo al valor de las parcelas cedidas a Grunnsteinen AS, no habría ayuda estatal.

A este respecto, las autoridades noruegas señalan la tasación realizada por OPAK, que asignaba un valor de entre 4 510 000 y 5 636 000 NOK a las propiedades transferidas a Grunnsteinen, en conjunto. Por otra parte, OPAK estima el coste de la construcción de las plazas del aparcamiento subterráneo en unas 8 450 000 NOK, basándose en la experiencia de proyectos similares, que es una práctica habitual en la industria. Las autoridades noruegas señalan también que la empresa de construcción Skanska, partiendo de la misma base, estimó los costes de construcción de una plaza de aparcamiento en 150 000 NOK, o lo que es equivalente, 9 750 000 NOK por 65 plazas.

([31]) Observaciones de Bryne FK a la incoación del procedimiento de investigación formal (referencia nº 485026).

([32]) Respuesta de Noruega a la primera petición de información del Órgano (referencia nº 427879, anexo 21).

([33]) Observaciones de Noruega a la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, carta de 21 de febrero de 2008 (referencia nº 466024).

([34]) Anexo 13 a las observaciones de Noruega a la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, carta de 21 de febrero de 2008 (referencia nº 466024).

([35]) La sociedad de responsabilidad limitada pagaba los salarios de los jugadores, así como los de los fisioterapeutas, entrenadores y otro personal de apoyo, la cuota patronal de la seguridad social, la compra y el mantenimiento del equipo necesario para los entrenamientos y los partidos, las sesiones de entrenamiento y, por último, los gastos de viaje de los equipos derivados de los partidos fuera de casa.

([36]) Respuesta de Noruega a la primera petición de información del Órgano (referencia nº 427879, anexo 22).

Basándose en estas cifras, las autoridades noruegas sostienen que el coste del aparcamiento supera con creces el valor de la parcela, por lo que no hay ayuda estatal.

3.2. OBSERVACIONES RELATIVAS A LA VENTA DE LA PARCELA Nº 4/165 A BRYNE INDUSTRIPARK AS

Respecto a la venta de la parcela nº 4/165 a Bryne Industripark AS, también se ha presentado una tasación realizada por OPAK. Las autoridades noruegas han señalado que OPAK evaluó el terreno según los reglamentos aplicables en aquel momento, es decir, considerándolo una parcela sin acondicionar destinada a fines industriales en el plan municipal general, pero no sujeta a un plan urbanístico detallado. Las autoridades noruegas sostienen que es irrelevante que se presentase y posteriormente retirase una propuesta de plan urbanístico detallado y que la zona se recalificase más adelante como zona destinada a fines deportivos, puesto que en el momento de la transacción no había un plan urbanístico aplicable.

En estas circunstancias, las autoridades noruegas destacan que el precio realmente pagado por Bryne Industripark, 4 700 000 NOK (correspondiente a 83 NOK por metro cuadrado), entra dentro de la gama de precios aceptable según la tasación de OPAK, es decir, 4 510 000 – 5 636 000 NOK (entre 80 y 100 NOK por metro cuadrado). Si bien las autoridades noruegas reconocen que el precio pagado se encuentra en la franja inferior del intervalo de precios aceptables propuesto por OPAK, sostienen que no puede haber ayuda, pues el precio pagado no se aleja considerablemente de los valores estimados, ya que el valor del suelo sin acondicionar no sujeto a un plan urbanístico es, en cualquier caso, incierto.

3.3. OBSERVACIONES RELATIVAS A LA VENTAS DE LAS PARCELAS Nºs 2/70 Y 2/32 A BRYNE FK

Respecto a la venta de las parcelas nºs 2/70 y 2/32, las autoridades noruegas afirman que la primera cuestión que se ha de evaluar es si la transacción supuso un beneficio económico para Bryne FK. En la tasación adjunta, OPAK ha estimado que el valor de la parcela donde está construido el estadio está entre 2 385 000 y 2 915 000 NOK. Dado que no se dio ninguna remuneración por la parcela, las autoridades noruegas reconocen que Bryne FK recibió un beneficio económico correspondiente al valor de la parcela según OPAK.

Pese a la ventaja concedida a Bryne FK, las autoridades noruegas sostienen que la transacción no implicó ayuda en el sentido del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE. En su opinión, en el momento de la transacción Bryne FK no era una empresa en el sentido de las normas sobre ayudas estatales del EEE. Este punto de vista se basa en la estructura organizativa del club cuando se realizó la transacción: en aquel momento, Bryne FK solo desarrollaba actividades no comerciales y no profesionales, mientras que la actividad comercial y los riesgos y beneficios económicos correspondientes al equipo de fútbol profesional del club los asumía Bryne Fotball ASA.

En cuanto a cualquier posible ayuda a Bryne Fotball ASA, Noruega afirma que quedaron excluidas merced a las condiciones del acuerdo de cooperación. Con arreglo a este acuerdo, Bryne Fotball ASA tenía que pagar a Bryne FK 150 000 NOK por el uso del estadio, más 10 000 NOK por partido oficial. De este modo, el acuerdo garantizaría que el beneficio económico resultante de la transferencia del suelo beneficiase exclusivamente a Bryne FK.

En relación con la fusión de Bryne Fotball ASA y Bryne FK, que tuvo lugar en torno a medio año después de la transferencia de la parcela, las autoridades noruegas sostienen que no se puede presumir que, a resultas de la fusión, la ventaja concedida por el ayuntamiento aumentara automáticamente de un modo proporcional a las actividades comerciales del club; al contrario, las actividades económicas actuales se deben analizar detalladamente con el fin de establecer una clave de reparto entre las actividades económicas y las no económicas.

4. *OBSERVACIONES DE TERCERAS PARTES*

4.1. OBSERVACIONES DE BRYNE FK

Bryne FK ha presentado observaciones relativas a la transferencia de la parcela y a las actividades y la estructura organizativa del club.

En relación con lo indicado más arriba, el club explica que su estructura organizativa cambió cuando Bryne FK y Bryne Fotball ASA se fusionaron en 2004. Actualmente, todas las actividades se desarrollan en el seno de Bryne FK. No obstante, el club ha firmado un acuerdo de respaldo económico con la empresa Klubbinvest AS, que asume el riesgo financiero de los contratos con los futbolistas profesionales.

Por otra parte, el club señala que tuvo resultados negativos en 2005, 2006 y 2007 y que la mayor parte de sus actividades es no comercial y está relacionada fundamentalmente con jugadores jóvenes. De un total de 2 047 horas de actividad en el club ([37]), solo unas 230 corresponden a actividad económica, lo que supone el 11 % del total. Todas las actividades no económicas tienen lugar en las instalaciones situadas en el suelo transferido al club mediante el acuerdo de 2003.

Respecto a la transferencia de la parcela de los locales del estadio, el club destaca que no se realizó hasta 2003, cuando el club ya poseía los edificios y las instalaciones. Además, el club hace referencia a un contrato de arrendamiento con el ayuntamiento de Time, como antiguo propietario de la parcela, por el que determinada superficie del suelo transferido queda reservada para aparcamientos durante 99 años. El club considera que el contrato de arrendamiento a largo plazo reduce considerablemente el valor del terreno, inconveniente que OPAK no tuvo en cuenta.

([37]) Basado en un cuadro facilitado por Bryne FK (incluido en la referencia nº 485026) que muestra el número de horas de actividad desglosado por grupo de edad, mes y tipo de actividad (entrenamiento, partido, etc.).

En opinión del club, cuando el suelo se transfirió Bryne FK no era una empresa, debido a su estructura organizativa en aquel momento y al acuerdo de cooperación descrito más arriba. Respecto a la cuestión de la evaluación de la ayuda en el momento de la transferencia, no implica ayuda estatal. Respecto al valor de la parcela, el club señala que, debido al valor negativo del contrato de arrendamiento, que reserva partes del suelo para aparcamiento, el valor real del suelo transferido es considerablemente inferior al calculado por OPAK. Por lo tanto, en caso de que el Órgano concluyera que la transferencia implica ayuda, cualquier elemento de la ayuda podría ser *de minimis*.

4.2. OBSERVACIONES DE LA ASOCIACIÓN NORUEGA DE FÚTBOL

La Asociación Noruega de Fútbol (NFF) ha presentado observaciones relativas a la organización del fútbol noruego en general, absteniéndose de comentar explícitamente el asunto en cuestión.

La asociación explica que es una de las mayores organizaciones sin fines de lucro de Noruega, con más de 500 000 socios, entre los que hay 400 000 futbolistas en activo. La principal actividad de la asociación es la contratación y el desarrollo de jugadores de todos los niveles.

Por lo tanto, la NFF intenta garantizar la existencia de instalaciones adecuadas en todo el país.

La NFF señala que, en principio, ofrecer y organizar actividades deportivas para los niños y los jóvenes en su entorno local es una responsabilidad pública. Así pues, para la construcción de nuevas instalaciones es necesaria la contribución de la comunidad deportiva y de las autoridades públicas. En realidad, la NFF considera que la contribución del club a la tarea pública es bastante considerable, aunque nunca se ha cuantificado. Un beneficio adicional de los esfuerzos que dirige a los niños y jóvenes es la creación de un canal de movilidad entre el fútbol de base y el fútbol profesional. La solidaridad con los clubes locales es siempre un objetivo importante, incluso cuando los ingresos se generan con la venta de derechos de retransmisión en los medios a escala nacional o europea.

4.3. OBSERVACIONES DE VÅLERENGA FOTBALL

A través de su representante legal, el bufete Selmer, Vålerenga Fotball ha presentado varios comentarios generales sobre la cuestión de la transferencia de suelo a clubes de fútbol con fines de construcción de instalaciones futbolísticas. Según Vålerenga, esta cuestión presenta una importancia práctica y es probable que se vuelva a plantear en el futuro.

En esta situación, el club señala 6 cuestiones que pueden ser de importancia cuando se tratan estos asuntos. En primer lugar, destaca la importancia de mantener contabilidades separadas entre la parte comercial del club y la no comercial. En segundo lugar, Vålerenga afirma que un club que posee un estadio y lo alquila puede escapar a la definición de empresa, siempre que funcione como «propietario pasivo». En tercer lugar, Vålerenga opina que existe una presunción de que la construcción y la explotación de los estadios de fútbol no afectan a los intercambios comerciales. En cuarto lugar, sostiene que los estadios de fútbol se pueden considerar infraestructura social. En quinto lugar, el precio del alquiler que se paga en el mercado por un estadio de fútbol se debería establecer sobre la base de lo que los interesados están dispuestos a pagar, sin pensar en amortizar la inversión. En sexto lugar, la obligación de construir y explotar un estadio de fútbol sujeto al suelo transferido tiene un valor negativo, lo que significa que no supone un beneficio económico para el club.

II. **EVALUACIÓN**

1. *EXISTENCIA DE AYUDA ESTATAL*

El artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE dispone lo siguiente:

> «Salvo que el presente Acuerdo disponga otra cosa, serán incompatibles con el funcionamiento del presente Acuerdo, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre las Partes contratantes, las ayudas otorgadas por los Estados miembros de las CE, por los Estados de la AELC o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen con falsear la competencia favoreciendo a determinadas empresas o producciones.»

De esta disposición se desprende que, para que haya ayuda estatal en el sentido del EEE, se deben cumplir las condiciones siguientes:

— la ayuda se debe otorgar mediante *fondos estatales*,

— la ayuda debe favorecer a determinadas empresas o producciones, es decir, la medida debe conferir una *ventaja económica* a una *empresa*,

— la medida ha de ser *selectiva* en el sentido del Acuerdo EEE,

— la ayuda ha de ser capaz de *falsear la competencia* y *afectar a los intercambios comerciales* entre las partes contratantes.

El cumplimiento de estas condiciones se ha de evaluar individualmente en relación con cada una de las transacciones descritas más arriba.

2. *VENTA DE LAS PARCELAS Nos 1/152, 1/301 Y 1/630 A GRUNNSTEINEN AS*

En la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, el Órgano expresó dudas en cuanto a si la transacción había tenido lugar en condiciones de mercado. El Órgano reconoció que, en principio, una transacción en la que el precio pagado por la parcela consiste en una obligación de construir un aparcamiento subterráneo para el ayuntamiento puede tener lugar en condiciones de mercado. Sin embargo, para que el Órgano verificara que ese era el caso, se tendría que haber efectuado una tasación de la parcela y el precio de mercado de la construcción de las plazas de aparcamiento se debería haber establecido de un modo fiable.

Por otra parte, en la decisión de incoar el procedimiento el Órgano señaló que la tasación presentada por las autoridades noruegas en aquel momento, realizada por Eiendomsmegler 1, solo cubría una de las parcelas en cuestión. El Órgano dudó también de la fiabilidad de la tasación de la parcela nº 1/630, pues no establecía el método aplicado ni mencionaba qué características del terreno resultaban decisivas para la conclusión.

Asimismo, el Órgano consideró que la transacción afectaba a los intercambios comerciales y la competencia en el EEE.

Tras la decisión del Órgano de incoar el procedimiento, las autoridades noruegas han presentado una nueva tasación de las parcelas, así como una valoración de los costes de construcción de las plazas de aparcamiento, realizadas por OPAK. El Órgano observa que si se demuestra que el valor de la parcela era igual o inferior al valor negativo de la obligación de construir el aparcamiento subterráneo, no se puede afirmar que Grunnsteinen haya recibido ningún beneficio. Para estudiar si este fue el caso, es necesario evaluar la fiabilidad del informe de OPAK en relación con el método establecido en sus Directrices relativas a los elementos de ayuda en las ventas de terrenos y construcciones por parte de los poderes públicos.

2.1. EVALUACIÓN DEL INFORME DE OPAK

De acuerdo con las Directrices relativas a los elementos de ayuda en las ventas de terrenos y construcciones por parte de los poderes públicos, el valor de mercado de la parcela lo debería determinar, basándose en indicadores de mercado y en criterios de evaluación comúnmente reconocidos, un tasador de activos con buena reputación y que goce de independencia en el ejercicio de sus funciones. Los inconvenientes económicos que resulten de obligaciones específicas deberán ser evaluados por separado y podrán deducirse del precio de la compra ([38]).

Tasador de activos con buena reputación

El informe de tasación lo realizó OPAK, una empresa de gestión de construcciones, servicios a sociedades de propietarios de viviendas y tasación de activos. El informe en cuestión lo elaboró el Sr. Jacob Aarsheim.

Las directrices sobre ayudas estatales establecen que un «tasador de activos» es una persona de buena reputación que está en posesión del diploma correspondiente, expedido por un centro docente homologado, o de una titulación académica equivalente y tiene la experiencia y competencia necesarias para la valoración de terrenos y construcciones en la ubicación y categoría de los activos que se han de tasar.

Las autoridades noruegas han explicado que OPAK, y en particular el Sr. Aarsheim, tienen una experiencia considerable en la valoración de terrenos de esta categoría en la zona de Jæren. Sus opiniones están respaldadas por el currículum vítae del Sr. Aarsheim, que se ha adjuntado a las observaciones presentadas al Órgano por las autoridades noruegas ([39]). Además de una amplia experiencia, el Sr. Aarsheim ha recibido formación en tecnología de la construcción. Por lo tanto, no hay razones para creer que OPAK y el Sr. Aarsheim no cumplan los criterios establecidos en las directrices y no tengan buena reputación.

Independencia del tasador de activos

Las directrices sobre ayudas estatales establecen que: «El tasador deberá gozar de independencia en el ejercicio de sus funciones, es decir, los poderes públicos no deberán cursarle instrucciones referentes al resultado de la tasación».

El informe hace referencia al propósito de la evaluación, la presencia del Sr. Aarsheim y otra persona de OPAK en el momento de visitar la parcela. También se adjunta una explicación detallada del método aplicado. En esta situación, el Órgano no ve razón para dudar de que el tasador de activos cumpliera su misión con total independencia en el sentido de las directrices.

Evaluación del valor de mercado basada en indicadores de mercado y en criterios de evaluación comúnmente reconocidos

Las directrices definen el «valor de mercado» como «el precio al que se puedan vender los terrenos y construcciones mediante contrato privado entre un vendedor dispuesto a vender y un comprador sin ningún vínculo con el vendedor en la fecha de valoración, suponiendo que el bien ha sido puesto a la venta públicamente, que las condiciones del mercado permiten una venta regular y que se dispone de un período de tiempo normal para la negociación de la venta teniendo en cuenta la naturaleza del bien».

El informe de OPAK establece, entre otras cosas, las siguientes bases e hipótesis:

— el propietario está dispuesto a vender,

— el terreno se puede poner a la venta libremente, durante un período normal,

— los compradores dispuestos a pagar precios anómalamente elevados por «intereses especiales» no se tienen en cuenta,

[…]

— la evaluación se realiza siguiendo las rutinas de OPAK para tasaciones y cursos de tasaciones facilitadas por UiS.

([38]) Directrices del Órgano de Vigilancia sobre las ventas de terrenos y construcciones por parte de los poderes públicos, apartados 2.2 letras a) a c).

([39]) Observaciones de Noruega a la decisión del Órgano de incoar el procedimiento, referencia nº 466024, p. 8 y anexo 5 (CV).

Dado que el edificio de la parcela está declarado en ruinas y se ha de demoler, OPAK ha tasado las parcelas como si no estuvieran construidas. La metodología aplicada, a la que se hace referencia como «método del coste del suelo», se explica como sigue:

«La tasación del terreno depende del uso que esté previsto darle y de su potencial de acondicionamiento, incluidos los beneficios esperados. En este sentido, un parámetro directo es el coste del suelo, es decir, la diferencia entre el valor de mercado del terreno completamente acondicionado y la construcción total, incluido un margen de beneficio pero excluyendo el coste del suelo, dividido por el número de metros cuadrados de superficie, sin los sótanos» ([40]). Por otra parte, se explica que el coste del suelo dependerá de la demanda de edificios en la zona, los costes de construcción y el plan urbanístico aplicable. Al realizar la tasación también se tendrá en cuenta la experiencia en ventas de terrenos comparables.

Aplicando este método, el informe de OPAK considera que el cálculo de 3,2 millones NOK constituye una estimación razonable del precio de venta.

El Órgano ha determinado previamente, en su decisión relativa a la venta del edificio de la biblioteca universitaria de Oslo, que el método del coste del suelo es aceptable para terrenos sin edificar ([41]). En su página web ([42]), la Asociación noruega de tasadores (NTF) se centra más en otros métodos, como el de la capitalización neta, el de los flujos y el del valor técnico. Sin embargo, estos métodos presuponen la existencia de edificios construidos. Dado que el edificio de la parcela en cuestión está declarado en ruinas, el Órgano considera que el método del coste del suelo es aceptable para las tres parcelas.

Inconvenientes económicos resultantes de obligaciones específicas

De conformidad con las directrices, «[l]a venta podrá vincularse, atendiendo el interés general, a obligaciones específicas relacionadas con el terreno o la construcción y no con el comprador o su actividad económica, siempre que todo comprador potencial deba y, en principio, esté en condiciones de cumplirlas, independientemente de si ejerce o no una actividad económica o de la naturaleza de la misma. Los inconvenientes económicos que resulten de dichas obligaciones deberán ser evaluados por separado por tasadores independientes y podrán deducirse del precio de compra.»

El Órgano considera que la obligación de construir un aparcamiento subterráneo es específica y no está relacionada con el comprador. Además, los costes de la demolición se pueden valorar y deducirse del precio de compra aplicando los mismos principios.

En cuanto a la obligación de construir las plazas de aparcamiento subterráneas, la estimación del coste se basa en las directrices elaboradas por las autoridades públicas y un instituto de ingeniería independiente ([43]), que exigen 25 metros cuadrados por plaza de aparcamiento y experiencia en el cálculo de costes de construcción de aparcamientos subterráneos. OPAK sostiene que este método de cálculo constituye una práctica industrial habitual. Partiendo de esta base, OPAK propone un precio de 130 000 NOK por plaza de aparcamiento, o lo que es lo mismo, 8 450 000 NOK por 65 plazas, IVA y coste del suelo aparte.

Los costes de demolición, incluidas las tasas de recogida y clasificación de los residuos, se han establecido a partir de la experiencia en demoliciones similares. OPAK estima que estos costes pueden ascender a 150 000 NOK.

El Órgano recuerda que, aunque debe evaluar el contenido de los dictámenes de los peritos externos, no está obligado a contratar a consultores externos ([44]). Tras examinar los cálculos de los costes, realizados por un experto independiente con conocimientos técnicos suficientes en tasaciones de terrenos de este tipo, y basándose en la inspección de los locales, el Órgano opina que estos cálculos cumplen las directrices sobre ayudas estatales. Por lo tanto, los costes estimados pueden deducirse del precio de compra.

2.2. CONCLUSIÓN RELATIVA AL ELEMENTO DE AYUDA ESTATAL EN LA VENTA DE LAS PARCELAS Nos 1/152, 1/301 Y 1/630 A GRUNNSTEINEN AS

Basándose en la evaluación del informe de OPAK, el Órgano llega a la conclusión de que, dado que se estima que los inconvenientes económicos de la obligación de construir las plazas de aparcamiento subterráneas y los costes de demolición del edificio declarado en ruinas ascienden a un total de 8,6 millones NOK y el valor de la propiedad se estima en 3,2 millones NOK, la transacción no confiere a Grunnsteinen AS beneficio económico alguno. Puesto que el valor negativo de los inconvenientes económicos supera considerablemente el valor positivo de la parcela, en esta conclusión no influyen ningún margen de error razonable ni el hecho de que OPAK afirme que la tasación de esta parcela es, en realidad, incierta.

Sin embargo, el Órgano observa que una diferencia tan importante entre el valor de la obligación que Grunnsteinen asume y el de la parcela podría ser indicio de que el valor de mercado propuesto por OPAK es incierto. No obstante, dado que la discrepancia es importante, ni siquiera con un reajuste considerable de los valores establecidos por OPAK se llegaría a la conclusión de que Grunnsteinen ha obtenido una ventaja.

En estas circunstancias, el Órgano concluye que la transferencia de las parcelas nos 1/152, 1/301 y 1/360 a Grunnsteinen no supuso una ayuda estatal en el sentido del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE.

([40]) Tasación realizada por OPAK de las parcelas nos 1/152, 1/301 y 1/630 (anexo 3 a la referencia no 466024).
([41]) Decisión no 170/05/COL de 29 de junio de 2005 relativa a ventas de parcelas de propiedad pública – Biblioteca universitaria y parte de una parcela adyacente en Oslo.
([42]) http://www.ntf.no/naring.aspx
([43]) Norges byggforskningsinstitutt y Statens vegvesen.
([44]) Asunto T-274/01, Valmont contra Comisión [2004], REC II-3145, apartado 72.

3. *VENTA DE LA PARCELA Nº 4/165 A BRYNE INDUSTRIPARK AS*

En la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, el Órgano expresó dudas sobre el hecho de que el precio de 4,7 millones NOK de la parcela de 56 000 metros cuadrados correspondiera al precio de mercado. Las dudas del Órgano se debían, entre otras cosas, a que el ayuntamiento había declarado que la parcela se había vendido a precio de coste, política que más adelante se abandonó por considerarse que daba lugar a ventas de suelo demasiado baratas. Por otra parte, dado que no se había realizado ninguna tasación, el Órgano no quedaba convencido por la comparación con ventas de otras parcelas de la región.

En respuesta al requerimiento de información del Órgano en la decisión de incoar el procedimiento, las autoridades noruegas han presentado una tasación de la parcela realizada por OPAK. Por lo tanto, se ha de estudiar si la tasación presentada cumple las normas establecidas en las directrices del Órgano.

3.1. EVALUACIÓN DEL INFORME DE OPAK

De acuerdo con las Directrices sobre ayudas estatales del Órgano, el valor de mercado de la parcela lo debería determinar basándose en indicadores de mercado y en criterios de evaluación comúnmente reconocidos un tasador de activos con buena reputación y que gozase de independencia en el ejercicio de sus funciones.

Tasador de activos con buena reputación

Las cualificaciones y la reputación de OPAK, y en particular del Sr. Aarsheim, se han valorado más arriba. A la luz de esta valoración, el Órgano considera que el informe correspondiente a la parcela nº 4/165 lo realizó un tasador de activos con buena reputación.

Independencia del tasador de activos

El Órgano no ha visto ninguna indicación de que el tasador no fuera independiente. El Sr. Aarsheim pertenece a una conocida sociedad de tasaciones que carece de vínculos formales con el ayuntamiento. El informe también establece el propósito de la evaluación y confirma que el Sr. Aarsheim ha visitado la parcela y describe con detalle el método aplicado. Así pues, el Órgano no tiene razones para dudar de que la evaluación se realizase con total independencia de posibles indicaciones del ayuntamiento respecto al resultado de la tasación.

Evaluación del valor de mercado basada en indicadores de mercado y en criterios de evaluación comúnmente reconocidos

Como ya se ha explicado, OPAK establece diferentes hipótesis para sus tasaciones, incluida la de que el vendedor está dispuesto a vender y el terreno se puede poner a la venta durante un período normal.

OPAK ha tasado el valor de la propiedad basándose en que no estaba sujeta a un plan urbanístico, sino solo a una reserva general con fines industriales. La razón es que la calificación urbanística como zona industrial se retiró antes de que se firmara el contrato, por las objeciones presentadas por la Administración de Vías Públicas ([45]). Según OPAK, el plan urbanístico que se adoptó más adelante era muy diferente del que se había retirado, puesto que la zona no se destinó a fines industriales, sino a fines deportivos.

El informe define el valor de las ventas como «el precio que diversos compradores potenciales independientes interesados en la parcela están dispuestos a pagar en la fecha de la evaluación». A diferencia de lo sucedido con la evaluación de las parcelas transferidas a Grunnsteinen, en el caso de Hålandsmarka OPAK no aplica el método del coste del suelo ni otros métodos preferidos por la NTF en relación con edificios, sino que establece el precio mediante evaluación comparativa con terrenos similares vendidos en la zona (valores de venta similares).

OPAK sostiene que en esa zona los precios comparables oscilan entre 80 NOK por metro cuadrado (venta entre un particular y el ayuntamiento) y 115 NOK por metro cuadrado (venta entre dos particulares). OPAK menciona también una decisión de reevaluación en Stavanger, que estableció un precio de 140 NOK por metro cuadrado para terrenos muy céntricos reservados a la construcción de viviendas. De acuerdo con OPAK, esto correspondería a un precio en torno a 90 NOK por metro cuadrado para la zona industrial en cuestión. OPAK reconoce que las condiciones de mercado son inciertas y, por lo tanto, sugiere que el precio de mercado se debería situar entre 80 y 100 NOK por metro cuadrado, o entre 4 510 000 y 5 636 000 para toda la superficie. En esta situación, la estimación de OPAK del valor de venta se sitúa en el centro del intervalo, en 5 100 000 NOK.

En la decisión de incoar el procedimiento, el Órgano se mostró escéptico en cuanto a la fiabilidad de la comparación realizada por el ayuntamiento con los precios de otros terrenos de la zona, entre otras cosas porque parecía que, pese a las objeciones de la Administración de Vías Públicas, el plan urbanístico de la zona ya se había adoptado y, por consiguiente, parecería incorrecto comparar ese suelo con el de zonas no adscritas a un plan urbanístico. No obstante, en sus observaciones sobre la decisión de incoar el procedimiento, las autoridades noruegas han señalado que las objeciones de la Administración de Vías Públicas ya se conocían en el momento de la venta y que, por tanto, no había plan urbanístico. Además, el plan urbanístico de la zona no se adoptó hasta agosto de 2007, es decir, dos años después de las ventas, y entonces la zona se calificó para fines deportivos. Aunque en el momento de la transacción las partes ignoraban la evolución de la situación, estos hechos respaldan la conclusión de que la retirada del plan urbanístico original fue genuina y cabía esperar modificaciones importantes.

Así pues, el Órgano considera que las hipótesis en que se basa el informe de OPAK, a saber, que cuando se efectuó la venta no se aplicaba ningún plan urbanístico, son aceptables.

([45]) Artículo 1, apartado 3, del acuerdo de venta, referencia nº 428860.

En cuanto al método de evaluación aplicado por OPAK, el Órgano señala que los valores de ventas similares parecerían menos precisos que otros métodos descritos por la NTF, que tienen más en cuenta las características y el uso previsto para la propiedad. Sin embargo, las evaluaciones de OPAK dan a entender al Órgano que el método del coste del suelo, al estar muy relacionado con la máxima explotación del suelo permitida, no se puede aplicar fácilmente si no existe un plan urbanístico. A este respecto conviene señalar que la NTF también menciona el valor de ventas similares como uno de los métodos aceptables para la tasación de suelo industrial ([46]).

En estas circunstancias, el Órgano estima que el informe de OPAK se debe considerar basado en indicadores de mercado y en criterios de evaluación comúnmente reconocidos.

3.2. CONCLUSIÓN RELATIVA AL ELEMENTO DE AYUDA ESTATAL EN LA VENTA DE LA PARCELA Nº 4/165 A BRYNE INDUSTRIPARK

El precio de venta a Bryne Industripark fue de 4 700 000 NOK. Este precio se encuentra en la franja inferior del intervalo establecido por OPAK (entre 4 510 000 y 5 636 000 NOK), y es algo más bajo que el valor de venta estimado de 5,1 millones NOK.

De la jurisprudencia del Tribunal de Primera Instancia se desprende que el Órgano, al examinar las tasaciones que se le han facilitado durante un procedimiento de ayuda estatal relativo a la venta de suelo y edificios por las autoridades públicas, debe «determinar si [el precio de venta] no difiere de estos *hasta tal punto* que debería llegarse a la conclusión de que existe una ventaja» ([47]) (subrayado del Órgano). Por otra parte, la transacción en cuestión se refiere a un suelo sin acondicionar que no estaba sujeto a un plan urbanístico, cuyo valor, según OPAK, no se puede determinar con certeza. Así pues, el valor real de mercado del terreno también se podría encontrar en la franja inferior del intervalo de precios propuesto por OPAK, que correspondería al precio que pagó Bryne Industripark. En esta situación, el Órgano concluye que no se puede determinar si la venta del terreno confirió una ventaja a Bryne Industripark en el sentido de las normas sobre ayudas estatales.

Por consiguiente, la transacción no implica la concesión de una ayuda estatal, en el sentido del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE, a Bryne Industripark.

4. *VENTA DE LAS PARCELAS Nºs 2/70 Y 2/32 (ESTADIO DE BRYNE) A BRYNE FK*

En la decisión de apertura del procedimiento de investigación formal, el Órgano expresó dudas acerca de si la transferencia a Bryne FK por 0 NOK había tenido lugar en condiciones de mercado. Por otra parte, el Órgano consideraba probable que Bryne FK, basándose en la información de que entonces disponía, cumpliese la definición de empresa a los fines de las normas sobre ayudas estatales, por desarrollar actividades económicas capaces de afectar a los intercambios comerciales en el EEE. Así pues, el Órgano llegó a la conclusión preliminar de que la transacción pudo implicar la puesta a disposición de fondos estatales y conferir una ventaja a una empresa y que fue capaz de afectar a los intercambios comerciales en el EEE.

A raíz del procedimiento de investigación formal, el Órgano dispone de nueva información.

En las observaciones a la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal y en respuesta al requerimiento de información del Órgano, las autoridades noruegas han facilitado, en primer lugar, una tasación de las parcelas transferidas, y, en segundo lugar, más información sobre la estructura organizativa del club de fútbol en el momento de la transacción. Respecto de la estructura organizativa, se ha señalado que el club consistía en dos entidades, a saber, Bryne ASA y Bryne FK.

4.1. FONDOS ESTATALES

El artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE establece que para que una medida se considere una ayuda estatal es necesario que la haya otorgado el Estado o se haya otorgado mediante fondos estatales.

El Órgano recuerda que, según jurisprudencia reiterada, la definición de ayuda es más general que la de subvención, pues no solo incluye las prestaciones positivas, como las propias subvenciones, sino también las medidas estatales que, de diferentes formas, alivian las cargas que normalmente recaen sobre el presupuesto de una empresa y que, por ello, sin ser subvenciones en el sentido estricto del término, son de la misma naturaleza y tienen efectos idénticos ([48]). La pérdida de ingresos por el Estado en una venta por debajo del precio de mercado también corresponde a la noción de fondos estatales.

Por lo tanto, con el fin de determinar si en la venta de las parcelas nºs 2/70 y 2/32 a Bryne FK han intervenido fondos estatales, se ha de establecer su valor de mercado. Si el ayuntamiento las ha vendido por un precio inferior al valor de mercado, se habrán consumido recursos estatales en forma de pérdida de ingresos.

Las autoridades noruegas han presentado una tasación del suelo en el que se construyó el estadio, realizada por OPAK. Como ya se ha mencionado, la tasación se ha de examinar teniendo en cuenta las directrices del Órgano.

([46]) Véase la nota 42 a pie de página.

([47]) Asunto T-274/01 Valmont, citado más arriba, apartado 45, y asuntos acumulados T-127/99, T-129/99 y T-148/99, Diputación Foral de Álava [2002], REC II-01275, apartado 85.

([48]) Véanse, en particular, el asunto C-143/99, Adria-Wien Pipeline and Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke [2001], REC I-8365, apartado 38, el asunto C-501/00 España contra Comisión [2004], REC I-6717, apartado 90, y el asunto C-66/02, Italia contra Comisión [2005], REC I-0000, apartado 77.

Tasador de activos independiente y con buena reputación

Al evaluar el informe, el Órgano señala que la tasación la efectuó el mismo tasador, OPAK/Sr. Aarsheim. El Órgano ya ha concluido que OPAK y el Sr. Aarsheim cumplen los requisitos de las directrices relativos a la buena reputación del tasador de activos. Por otra parte, el Órgano no tiene ninguna razón para creer que el Sr. Aarsheim no realizara la tasación con independencia.

Evaluación del valor de mercado basada en indicadores de mercado y en criterios de evaluación comúnmente reconocidos

A la luz del carácter específico del terreno en cuestión, es necesario examinar con cierto detalle el método aplicado, con el fin de determinar si la evaluación se ha basado en indicadores de mercado y criterios de evaluación comúnmente reconocidos.

La tasación contiene, en primer lugar, una descripción del uso actual del suelo: campo de fútbol, pista de carreras, campos de entrenamiento, tribuna y salas de entrenamiento. En el plan urbanístico aplicable, de 28 de octubre de 1997, la zona está calificada para fines deportivos. OPAK sostiene que, como punto de partida, el valor del suelo se debería basar en la explotación autorizada del suelo. No obstante, OPAK considera que, al haberse construido en el terreno instalaciones deportivas, no hay explotación aceptable, y por lo tanto se ha de aplicar una metodología diferente. Dado que el estadio ha recibido fondos procedentes de los juegos de azar ([49]), OPAK se refiere a las condiciones que rigen estos fondos, que establecen que las instalaciones se deben mantener abiertas y en uso durante 40 años, o en caso contrario los fondos se tendrán que devolver. Además, para poder tasar el suelo según un plan urbanístico alternativo, habría que conocer las condiciones de este. En estas circunstancias, OPAK concluye que el estadio solo se puede tasar como terreno para la construcción de instalaciones deportivas. Por lo tanto, la tasación se basa en una comparación con suelo industrial vendido en la zona, efectuando una deducción por no haber zonas comerciales generadoras de ingresos en el plan urbanístico actual. OPAK concluye que el precio de mercado estaría en la franja comprendida entre 2 385 000 NOK y 2 915 000 NOK, y estima el valor de venta en 2 650 000 NOK.

El Órgano observa, como punto de partida, que la tasación no se basa en ninguno de los métodos preferidos por la Asociación noruega de tasadores. Tampoco se basa en una comparación directa con terrenos similares.

Sin embargo, el Órgano reconoce que un estadio de fútbol es un tipo singular de terreno y que, por lo tanto, es difícil compararlo directamente con otros tipos de propiedades. Por otra parte, el Órgano considera que, dado que no existe un plan urbanístico alternativo y teniendo en cuenta los inconvenientes económicos que resultarían de la obligación de reembolso en caso de recalificación, el mejor modo de reflejar el valor del suelo transferido sería una tasación basada en el plan urbanístico actual. Por último, el Órgano reconoce la dificultad inherente a las tasaciones de propiedades destinadas a fines deportivos, que, según las normas urbanísticas actuales, no se pueden usar como zonas comerciales generadoras de ingresos. En estas circunstancias, el Órgano considera que el método aplicado por OPAK y el Sr. Aarsheim es aceptable para estimar el precio de mercado, si bien tal precio presenta, inevitablemente, un matiz de duda. Por ejemplo, el Órgano considera que el valor de mercado se podría ver reducido por la existencia de un contrato de alquiler del suelo que, por consiguiente, constituiría una obligación del terreno para cualquier otro comprador. Con estas reservas, el Órgano considera el informe suficientemente detallado y justificado para indicar, con un grado de certidumbre suficiente, cuál sería el valor probable.

Dado que el ayuntamiento de Time transfirió el terreno a Bryne FK por el precio de 0 NOK pese a haber estimado que su valor aproximado estaba en torno a 2 650 000 NOK, el Órgano concluye que en la transacción intervinieron fondos estatales.

4.2. VENTAJA ECONÓMICA A UNA EMPRESA

a) **Existencia de ventaja económica**

Puesto que el terreno se transfirió a Bryne FK por 0 NOK, hay una diferencia clara entre el precio pagado y el valor de mercado probable. El Órgano concluye, por lo tanto, que la transacción confiere una ventaja económica a Bryne FK, pues el club no pagó por el suelo el valor que tenía en el mercado.

b) **Bryne FK como empresa a los fines de las normas sobre ayudas estatales**

A continuación, se debe evaluar si Bryne FK se habría de considerar una empresa a los fines de las normas sobre ayudas estatales. En este sentido, conviene recordar que el concepto de empresa se aplica a toda entidad que desarrolle una actividad económica, independientemente del estatuto jurídico de la misma y de su modo de financiación, y que constituye una actividad económica cualquier actividad consistente en ofrecer bienes o servicios en un determinado mercado ([50]).

Bryne FK tiene un equipo profesional o semiprofesional que actualmente juega en segunda división y cuando se llevó a cabo la transacción jugaba en la división de honor. En la decisión de incoar el procedimiento, la calificación preliminar que el Órgano asignó a Bryne FK como empresa se basaba en que algunas de sus actividades, entre las que cabe destacar la venta y la compra de jugadores profesionales, el suministro de diversión en forma de partidos de fútbol y el suministro de espacio

([49]) Los fondos procedentes del juego son producto de la sociedad Norsk Tipping, dedicada a la organización de juegos. Según las normas establecidas por el Ministerio de Cultura y Asuntos Eclesiásticos, estas instalaciones deben permanecer abiertas hasta que transcurran 40 años de la fecha de conclusión. Véase el folleto «Om tilskudd til anlegg for idrett og fysisk aktivitet – 2008», capítulo 4.9, http://www.regjeringen.no/upload/KKD/Idrett/V-0732B_web.pdf

([50]) Véase la sentencia del Tribunal de Justicia de la AELC en el asunto E-5/07, Private Barnehagers Landsforbund v EFTA Surveillance Authority, apartado 78, y el asunto C-218/00 Cisal [2002] REC I-691, apartado 23.

publicitario, parecían ofrecidas a un mercado, y, por lo tanto, eran de carácter económico. El Órgano no considera que durante el procedimiento de investigación formal se hayan presentado nuevos argumentos capaces de modificar esta conclusión. Por lo tanto, se ha de concluir que, en lo referente a estas actividades, Bryne FK es una empresa a los fines de las normas sobre ayudas estatales.

Sin embargo, el Órgano señala que el 89 % de las actividades totales de Bryne FK, medidas en número de horas de actividad, corresponde a actividades futbolísticas no profesionales, entre las que destaca la organización de tales actividades para niños y jóvenes ([51]).

Con arreglo a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, la práctica deportiva solo está sujeta al Derecho del EEE en la medida en que constituye una actividad económica en el sentido del Acuerdo EEE. Esto se aplicaría a las actividades de los futbolistas profesionales y semiprofesionales ofrecidas en el mercado ([52]). Como ya se ha mencionado, estas actividades se concentraban en la sociedad Bryne ASA. Por otra parte, las actividades ofrecidas por Bryne FK a 600 futbolistas jóvenes del club se realizaban principalmente sin ánimo de lucro y en gran medida con el trabajo voluntario de sus padres y otros colaboradores ([53]).

A continuación, conviene señalar que, en la práctica de la Comisión Europea, se ha establecido que la realización de estas actividades deportivas en beneficio de niños y jóvenes no constituye actividad económica a los fines de las normas sobre ayudas estatales. En un asunto relativo al apoyo público a las actividades deportivas para jóvenes organizadas por clubes deportivos profesionales en Francia, la Comisión consideró que el apoyo a actividades cívicas, académicas y deportivas relacionadas con la educación de los jóvenes era una tarea general que correspondía al Estado en el ámbito de la educación. En la medida en que esta educación sustituía a lo que antes se conocía como «estudios de deporte», si bien conservaba sus características y organización generales, el apoyo en cuestión beneficiaría a actividades del ámbito de la educación y, por lo tanto, ajenas al ámbito de la competencia. Además, algunas de las actividades respaldadas estaban orientadas a reducir la violencia entre los seguidores y a actividades en favor del vecindario. La Comisión estima que estas actividades se podrían definir como actividades que contribuyen a la educación cívica en el sentido amplio. Así pues, concluyó que las medidas en cuestión eran comparables a actividades educativas que serían responsabilidad del sistema de educación nacional, una de las tareas generales del Estado ([54]).

A este respecto, conviene destacar que la Asociación Noruega de Fútbol (NFF) ha señalado que, en principio, ofrecer y organizar actividades deportivas para los niños y los jóvenes en su entorno local es una responsabilidad pública. Los clubes, en colaboración con las autoridades locales y la Asociación, asumen una responsabilidad considerable en el desarrollo de instalaciones y la organización de actividades a todos los niveles. Por otra parte, la NFF ha señalado que las autoridades noruegas han insistido repetidamente en el impacto positivo del fútbol como mecanismo de integración social ([55]).

Dado que, tal como señala la NFF, los clubes organizan actividades futbolísticas para niños y jóvenes que suponen un complemento educativo en el ámbito del deporte y un canal de integración social y movilidad, el Órgano estima que las actividades futbolísticas recreativas organizadas por Bryne FK se pueden considerar una tarea realizada en interés general, similar a las actividades educativas. Así pues, estas actividades no constituyen actividades económicas en el sentido de las disposiciones sobre ayudas estatales del Acuerdo EEE.

A la luz de lo anterior, el Órgano concluye que, en relación con sus actividades no profesionales, Bryne FK no se puede considerar una empresa a los fines de las normas sobre ayudas estatales.

c) **Actividades del club sin beneficios económicos**

La Comisión Europea estima que, cuando un club deportivo lleva a cabo actividades económicas y no económicas, no habrá ayuda estatal si el club, por medio de una contabilidad separada, garantiza que las actividades económicas no reciben ningún beneficio ([56]). Por consiguiente, el próximo paso de la evaluación debe ser decidir si la ventaja consistente en la transferencia de un terreno por un precio inferior al precio de mercado estimado benefició efectivamente a las actividades económicas del club.

Como punto de partida, conviene señalar que cuando se realizó la transacción el club consistía en dos entidades jurídicas, a saber, Bryne FK y Bryne Fotball ASA. La división de las tareas y las relaciones económicas entre ambas entidades se recogen en un acuerdo de cooperación firmado por el club y la empresa en 2000.

De conformidad con el acuerdo de cooperación entre ambas entidades, Bryne Fotball ASA se encargaba de actividades económicas tales como los contratos de patrocinio, la venta de derechos de retransmisión en los medios y la televisión y de espacio publicitario en el estadio, la venta y la licencia de artículos para los aficionados, la explotación comercial de los jugadores y del nombre y el logotipo del club, la venta de entradas para los partidos jugados en casa y los contratos relativos a operaciones de bingo (artículo 2.1).

([51]) Referencia nº 485026 (observaciones de terceras partes de Bryne FK).
([52]) Asunto 13-76, Donà contra Mantero [1976] REC 1333, apartado 12.
([53]) Referencia nº 485026 (observaciones de terceras partes de Bryne fotballklubb).
([54]) Asunto N 118/00 Subventions publiques aux clubs sportifs professionnels (Francia).
([55]) Referencia nº 484855, observaciones de terceras partes de la Asociación Noruega de Fútbol de 3 de julio de 2008.
([56]) Véase la decisión de la Comisión en el asunto N 118/00, antes citado.

Por su parte, Bryne FK se encargaba de todos los asuntos deportivos, como los entrenamientos y los partidos, los derechos oficiales con arreglo a los reglamentos deportivos de la NFF, actividades varias relacionadas con la obtención de fondos para la parte no profesional del club y el funcionamiento del estadio, salvo en lo relativo a la publicidad.

Aunque oficialmente Bryne FK era el patrón de los jugadores profesionales y del personal de apoyo y era parte oficial en los acuerdos de venta, compra y contratación de jugadores, todas las obligaciones financieras derivadas ([57]) las asumía Bryne Fotball ASA. Por otra parte, todos los beneficios netos después de cubrir los gastos financieros se quedarían en Bryne Fotball ASA (artículo 4.2). Por otra parte, Bryne Fotball ASA se encargaba de contratar y pagar al personal administrativo (artículo 5.1).

Con arreglo al acuerdo, el estadio como tal era responsabilidad de Bryne FK. Bryne Fotball ASA debía pagar a Bryne FK 150 000 NOK al año por el uso del estadio en general, así como 10 000 NOK por partido oficial de fútbol (4.2). Bryne Fotball ASA también tenía que pagar a Bryne FK una cantidad anual por el derecho a explotar el nombre y el logotipo del club y por la explotación comercial de los jugadores (artículo 4.3). Por otra parte, cuando el equipo profesional usaba activos propiedad de Bryne FK, como el estadio y el nombre y el logotipo del club, este cobraba. Bryne FK afirma en las observaciones presentadas al Órgano que se trataba de una prima basada en el mercado, aunque no ha facilitado documentación sobre el cálculo de esa prima.

En virtud del acuerdo de cooperación, se podía decir que Bryne FK realizaba algunas actividades adicionales para recaudar fondos, en particular el alquiler del estadio y su nombre y logotipo a Bryne Fotball ASA. El carácter de estas actividades es tal que, en principio, pueden tener lugar en un mercado en competencia con otros operadores, con lo que entrarían en la definición de actividad económica. Sin embargo, en el caso que nos ocupa, el efecto del pago por la sociedad de responsabilidad limitada por usar el estadio y el nombre y el logotipo del club era asegurarse de que ninguna financiación destinada al beneficio de las actividades futbolísticas recreativas iba a parar a las actividades futbolísticas profesionales. Así pues, los ingresos que Bryne FK obtenía mediante esta disposición parecen haber retornado a las actividades futbolísticas no profesionales de Bryne FK.

Como ya se ha indicado, Bryne Fotball ASA pagaba todos los costes correspondientes al equipo profesional, y cuando el equipo profesional utiliza activos propiedad de Bryne FK, el club cobra. Asimismo, conviene señalar que todas las actividades comerciales (como la publicidad, por ejemplo) relacionadas con el fútbol profesional las lleva a cabo Bryne Fotball ASA ([58]). Como ya se ha mencionado, en virtud del acuerdo con el ayuntamiento de Time, el suelo del estadio no se dio a Bryne Fotball ASA, sino a Bryne FK. En estas circunstancias el Órgano considera que el acuerdo de cooperación garantiza que cualquier ayuda otorgada a Bryne FK no beneficiaba a las actividades futbolísticas profesionales ni a ninguna otra actividad comercial relacionada, pues la contabilidad de estas actividades se llevaba aparte de la de Bryne FK.

Por otra parte, el Órgano observa que Bryne FK ha afirmado que todas sus actividades propias tienen lugar en el terreno del estadio y que el 89 % de ellas son actividades no profesionales. Esto significaría que el terreno se utiliza principalmente para las actividades básicas propias del club, es decir, para ofrecer actividades futbolísticas recreativas a la comunidad local, sobre todo a los niños y jóvenes.

En estas circunstancias, el Órgano considera que las actividades generadoras de ingresos de Bryne FK tienen un carácter claramente instrumental y accesorio para el principal objetivo del club ([59]).

Además, respecto al alquiler del estadio de fútbol en particular, el Órgano considera que el aforo sentado del estadio en cuestión es limitado y que el estadio no está ubicado en un centro urbano importante. Así pues, puede parecer que el uso de este estadio no es de gran interés para otras partes, al margen de Bryne Fotball ASA, que generaría unos ingresos modestos y que, por consiguiente, presenta un interés limitado para los inversores privados con fines lucrativos. Cabe señalar que, dado que el informe de OPAK menciona explícitamente que no tiene vinculadas zonas comerciales, la zona del estadio no compite con los centros comerciales y los edificios de oficinas de la región.

En la primavera de 2004, es decir, en torno a medio año después de la transacción, Bryne Fotball ASA cesó en sus actividades y transfirió sus actividades profesionales a Bryne FK. Además, Bryne FK ha confirmado que el club no lleva contabilidades separadas para los diferentes tipos de actividades que desarrolla.

([57]) Estas obligaciones se refieren en particular al pago a los jugadores, entrenadores y personal de apoyo del precio de compra, los salarios y otros emolumentos. La sociedad también tenía que pagar la cotización a la seguridad social de los empleados y cubrir la compra y los costes de mantenimiento del material, los entrenamientos en fines de semana, los gastos de viaje derivados de los partidos jugados fuera de casa y el entrenamiento, y el alquiler de campos y sedes.

([58]) De conformidad con el acuerdo de cooperación aplicable en aquel momento, el responsable de los contratos de patrocinio, la venta de los derechos de retransmisión en los medios y la televisión, el suministro de espacio publicitario en el estadio, la venta y la emisión de licencias de artículos para los aficionados y la explotación comercial de los jugadores y del nombre y el logotipo del club no era Bryne FK, sino Bryne Fotball ASA. Por otra parte, Bryne Fotball ASA era el responsable de la venta de las entradas a los partidos jugados en casa. En cuanto a la venta y la compra de jugadores profesionales, aunque en el artículo 2.5 del acuerdo constaba entre las tareas y responsabilidades de Bryne FK, Bryne Fotball ASA era el responsable del pago del precio de compra y de los salarios de los jugadores. Por lo tanto, podría parecer que las actividades consideradas por el Órgano de carácter económico y capaces de afectar a los intercambios comerciales y la competencia en el EEE tenían lugar en Bryne Fotball ASA en el momento de la transacción.

([59]) Asunto N 558/05 de la Comisión – Apoyo a establecimientos de actividad profesional (Polonia). Por otra parte, el asunto N 234/07 Fomento de I+D+i (España), apartado 38, indica también que las organizaciones de investigación que no realicen principalmente actividades económicas pueden, no obstante, llevar a cabo investigaciones en nombre de empresas a cambio de remuneración sin ser por ello consideradas empresas a los fines de las normas sobre ayudas estatales.

Dado que la transferencia de un terreno se realiza en una única transacción, la evaluación anterior se basa en la estructura del club en el momento en que se realizó la transacción. Una evaluación de la posible repercusión en las actividades económicas del club tras la fusión estaría justificada en caso de que hubiera algún indicio de que los hechos evolucionasen hacia una elusión de las normas sobre ayudas estatales canalizando la ventaja económica a través de una entidad no económica. En el caso que nos ocupa, el Órgano no tiene indicaciones de que la posterior fusión de Bryne FK y Bryne Fotball ASA estuviera prevista cuando se realizó la transferencia de algún modo relacionado con la adquisición del suelo por el club o de algún otro modo destinado a eludir las normas del EEE sobre ayudas estatales.

El Órgano concluye por consiguiente que el apoyo concedido a Bryne FK mediante la transferencia del suelo en el que se había construido el estadio no beneficia a las actividades económicas del club.

4.3. CONCLUSIÓN SOBRE LA TRANSFERENCIA DE LAS PARCELAS Nos 2/70 Y 2/32 A BRYNE FK

A la luz de lo anterior, el Órgano estima que la transferencia del terreno a Bryne KF no implicó ayuda estatal en el sentido del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE.

5. *CONCLUSIÓN*

Basándose en el examen que antecede, el Órgano considera que no se puede demostrar que ninguna de las tres transacciones objeto de la presente Decisión implicaran una ayuda estatal en el sentido del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

El Órgano de Vigilancia de la AELC considera que las ventas por el ayuntamiento de Time de las parcelas nos 1/151, 1/301, 1/630 (a Grunnsteinen), no 4/165 (a Bryne Industripark AS) y nos 2/72 y 2/32 (a Bryne FK) no constituyeron ayudas estatales en el sentido del artículo 61 del Acuerdo EEE.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión es el Reino de Noruega.

Artículo 3

La versión en lengua inglesa es la única auténtica.

Hecho en Bruselas, el 23 de julio de 2009.

Por el Órgano de Vigilancia de la AELC

Per SANDERUD	Kristján A. STEFÁNSSON
Presidente	*Miembro del Colegio*

Precio de suscripción 2011 (sin IVA, gastos de envío ordinario incluidos)

Diario Oficial de la UE, series L + C, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	1 100 EUR al año
Diario Oficial de la UE, series L + C, edición impresa + DVD anual	22 lenguas oficiales de la UE	1 200 EUR al año
Diario Oficial de la UE, serie L, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	770 EUR al año
Diario Oficial de la UE, series L + C, DVD mensual (acumulativo)	22 lenguas oficiales de la UE	400 EUR al año
Suplemento del Diario Oficial (serie S: Anuncios de contratos públicos), DVD semanal	Plurilingüe: 23 lenguas oficiales de la UE	300 EUR al año
Diario Oficial de la UE, serie C: Oposiciones	Lengua(s) en función de la oposición	50 EUR al año

La suscripción al *Diario Oficial de la Unión Europea*, que se publica en las lenguas oficiales de la Unión Europea, está disponible en 22 versiones lingüísticas. Incluye las series L (Legislación) y C (Comunicaciones e informaciones).

Cada versión lingüística es objeto de una suscripción aparte.

Con arreglo al Reglamento (CE) nº 920/2005 del Consejo, publicado en el Diario Oficial L 156 de 18 de junio de 2005, que establece que las instituciones de la Unión Europea no estarán temporalmente vinculadas por la obligación de redactar todos los actos en irlandés y de publicarlos en esta lengua, los Diarios Oficiales publicados en lengua irlandesa se comercializan aparte.

La suscripción al Suplemento del Diario Oficial (serie S: Anuncios de contratos públicos) reagrupa las 23 versiones lingüísticas oficiales en un solo DVD plurilingüe.

Previa petición, las personas suscritas al *Diario Oficial de la Unión Europea* podrán recibir los anexos del Diario Oficial. La publicación de estos anexos se comunica mediante una «Nota al lector» insertada en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Venta y suscripciones

Las suscripciones a diversas publicaciones periódicas de pago, como la suscripción al *Diario Oficial de la Unión Europea*, están disponibles en nuestra red de distribuidores comerciales, cuya relación figura en la dirección siguiente de Internet:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_es.htm

EUR-Lex (http://eur-lex.europa.eu) ofrece acceso directo y gratuito a la legislación de la Unión Europea. Desde este sitio puede consultarse el *Diario Oficial de la Unión Europea,* así como los Tratados, la legislación, la jurisprudencia y la legislación en preparación.

Para más información acerca de la Unión Europea, consulte: http://europa.eu

Oficina de Publicaciones de la Unión Europea
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

ES