

Jurnalul Oficial

al Uniunii Europene

L 123



Ediția
în limba română

Legislație

Anul 54
12 mai 2011

Cuprins

II Acte fără caracter legislativ

REGULAMENTE

- ★ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 453/2011 al Consiliului din 4 mai 2011 de instituire a unei taxe antidumping definitive la importurile de furfuraldehidă originară din Republica Populară Chineză, în urma unei reexaminări efectuate în perspectiva expirării măsurilor în conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1225/2009** 1
- ★ **Regulamentul (UE) nr. 454/2011 al Comisiei din 5 mai 2011 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „aplicații telematice pentru serviciile de călători” al sistemului feroviar transeuropean ⁽¹⁾** 11
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 455/2011 al Comisiei din 11 mai 2011 de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume 68
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 456/2011 al Comisiei din 11 mai 2011 de modificare a prețurilor reprezentative și a valorilor taxelor suplimentare de import pentru anumite produse din sectorul zahărului, stabilite prin Regulamentul (UE) nr. 867/2010 pentru anul de comercializare 2010/11 70

Preț: 4 EUR

(continuare în pagina următoare)

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

RO

Acele ale căror titluri sunt tipărite cu caractere drepte sunt acte de gestionare curentă adoptate în cadrul politicii agricole și care au, în general, o perioadă de valabilitate limitată.

Titlurile celorlalte acte sunt tipărite cu caractere aldine și sunt precedate de un asterisc.

IV *Acte adoptate înainte de 1 decembrie 2009, în temeiul Tratatului CE, al Tratatului UE și al Tratatului Euratom*

★ Decizia nr. 343/09/COL a Autorității AELS de Supraveghere din 23 iulie 2009 privind tran- zacțiile imobiliare încheiate de autoritățile municipale din Tîme în legătură cu proprietățile nr. 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70, 2/32 (Norvegia)	72
--	----

II

(Acte fără caracter legislativ)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 453/2011 AL CONSILIULUI

din 4 mai 2011

de instituire a unei taxe antidumping definitive la importurile de furfuraldehidă originară din Republica Populară Chineză, în urma unei reexaminări efectuate în perspectiva expirării măsurilor în conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1225/2009

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1225/2009 al Consiliului din 30 noiembrie 2009 privind protecția împotriva importurilor care fac obiectul unui dumping din partea țărilor care nu sunt membre ale Comunității Europene ⁽¹⁾ (denumit în continuare „regulamentul de bază”), în special articolul 11 alineatele (2) și (5) și articolul 9 alineatul (4),

având în vedere propunerea prezentată de către Comisia Europeană (denumită în continuare „Comisia”) după consultarea Comitetului consultativ,

întrucât:

A. PROCEDURA

1. Măsurile în vigoare

- (1) În urma unei anchete antidumping (denumită în continuare „ancheta inițială”), Consiliul a instituit, prin Regulamentul (CE) nr. 95/95 ⁽²⁾, o taxă antidumping definitivă, sub forma unei taxe specifice, la importurile de furfuraldehidă originară din Republica Populară Chineză (denumită în continuare „RPC”) (denumite în continuare „măsurile antidumping definitive”). Taxa specifică a fost stabilită la 352 EUR pe tonă.
- (2) În urma unei reexaminări intermediare începute în mai 1997 la cererea unui exportator chinez, măsurile în cauză au fost menținute prin Regulamentul (CE) nr. 2722/1999 ⁽³⁾ pentru o perioadă suplimentară de patru ani.

- (3) În aprilie 2005, în urma unei reexaminări în vederea expirării măsurilor, prin Regulamentul (CE) nr. 639/2005 ⁽⁴⁾, Consiliul a prelungit măsurile pentru o perioadă suplimentară de cinci ani.

2. Cererea de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor

- (4) În urma publicării unui aviz de expirare iminentă ⁽⁵⁾ a măsurilor antidumping definitive în vigoare, Comisia a primit, la 28 ianuarie 2010, o cerere de inițiere a unei reexaminări efectuate în perspectiva expirării acestor măsuri, în conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din regulamentul de bază. Cererea a fost introdusă de către doi producători din Uniune, Lenzing AG și Tanin Sevnica kemična industrija d.d. (denumiți în continuare „reclamanții”), reprezentând o mare parte a producției de furfuraldehidă de la nivelul Uniunii, în acest caz peste 50 %.

- (5) Cererea s-a bazat pe faptul că expirarea măsurilor ar risca să aibă drept rezultat continuarea dumpingului și reaparitia prejudiciului pentru industria din Uniune („IU”).

3. Inițierea unei reexaminări efectuate în perspectiva expirării măsurilor

- (6) Stabilind existența unor elemente de probă suficiente pentru inițierea unei reexaminări efectuate în perspectiva expirării măsurilor, în urma consultării Comitetului consultativ, Comisia a anunțat la 27 aprilie 2010, printr-un aviz publicat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽⁶⁾ (denumit în continuare „aviz de inițiere”), inițierea unei reexaminări efectuate în perspectiva expirării măsurilor în conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din regulamentul de bază.

⁽¹⁾ JO L 343, 22.12.2009, p. 51.⁽²⁾ JO L 15, 21.1.1995, p. 11.⁽³⁾ JO L 328, 22.12.1999, p. 1.⁽⁴⁾ JO L 107, 28.4.2005, p. 1.⁽⁵⁾ JO C 16, 22.1.2010, p. 40⁽⁶⁾ JO C 107, 27.4.2010, p. 10

4. Ancheta

4.1. Perioada de anchetă

- (7) Ancheta privind probabilitatea continuării dumpingului a vizat perioada cuprinsă între 1 aprilie 2009 și 31 martie 2010 (denumită în continuare „perioada anchetei de reexaminare” sau „PAR”). Examinarea evoluției situației în sensul evaluării probabilității unei reapariții a prejudiciului a vizat perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2007 și sfârșitul perioadei anchetei de reexaminare („perioada luată în considerare”).

4.2. Părțile vizate de prezenta anchetă

- (8) Comisia a informat în mod oficial reclamanții, producătorii-exportatorii din țara în cauză, importatorii, utilizatorii cunoscuți a fi interesați și reprezentanții țării în cauză cu privire la inițierea reexaminării efectuate în perspectiva expirării măsurilor.

- (9) Părțile interesate au avut posibilitatea de a-și prezenta în scris punctele de vedere și de a solicita o audiere în termenul stabilit în avizul de inițiere. Au fost audiate toate părțile interesate care au solicitat acest lucru și care au demonstrat că există motive speciale pentru a fi audiate.

4.3. Eșantionarea

- (10) Având în vedere numărul mare al producătorilor-exportatori din RPC, s-a considerat necesar, în conformitate cu articolul 17 din regulamentul de bază, să se analizeze dacă este necesară utilizarea de eșantioane reprezentative. Pentru a permite Comisiei să stabilească dacă eșantionarea este necesară și, în caz afirmativ, să selecteze un eșantion, s-a cerut părților menționate anterior să se facă cunoscute în termen de 15 zile de la inițierea reexaminării și să furnizeze Comisiei informațiile solicitate în avizul de inițiere. Având în vedere că niciun producător-exportator nu s-a prezentat pentru a coopera, nu a fost necesară eșantionarea.

4.4. Verificarea informațiilor primite

- (11) Comisia a trimis chestionare tuturor părților cunoscute ca fiind interesate și celor care s-au făcut cunoscute în termenul stabilit în avizul de inițiere.
- (12) Au răspuns la chestionare cei doi producători din Uniune, un importator/utilizator industrial și un producător din țara analoagă, Argentina. Niciunul dintre producătorii-exportatori chinezi nu a cooperat la prezenta anchetă.

- (13) Comisia a căutat și a verificat toate informațiile pe care le-a considerat necesare pentru a determina, pe de o parte, probabilitatea continuării sau a reapariției dumpingului și a prejudiciului subsecvent și, pe de altă parte, interesul Uniunii. S-au efectuat vizite de verificare la sediile următoarelor părți interesate:

(a) Producători din Uniune

— Lenzing AG, („Lenzing”), Austria

— Tanin Sevnica kemična industrija d.d („Tanin”), Slovenia

(b) Importator/utilizator independent

— International Furan Chemicals BV („IFC”), Rotterdam.

B. PRODUSUL ÎN CAUZĂ ȘI PRODUSUL SIMILAR

1. Produsul în cauză

- (14) Produsul în cauză care face obiectul prezentei reexaminări este același cu cel din ancheta inițială și din reexaminările ulterioare menționate în considerentele 2 și 3, și anume furfuraldehida originară din RPC, încadrată în prezent la codul NC 2932 12 00 („produsul în cauză”). Furfuraldehida este cunoscută, de asemenea, sub numele de 2-furaldehidă sau furfural.

- (15) Furfuraldehida este un lichid galben deschis, cu un miros înțepător caracteristic, care se obține prin prelucrarea diferitelor tipuri de deșeuri agricole. Furfuraldehida are două aplicații principale: ca solvent selectiv în rafinarea petrolului pentru producerea de uleiuri lubrifiante și ca materie primă pentru obținerea alcoolului furfurilic, utilizat pentru fabricarea rășinii sintetice pentru matrițe de turnătorie.

2. Produsul similar

- (16) Ca și în cazul anchetelor precedente, prezenta anchetă a confirmat că furfuraldehida fabricată în RPC și exportată către Uniunea Europeană, furfuraldehida fabricată și vândută în țara analoagă, Argentina, și cea fabricată și vândută în Uniunea de producătorii din Uniune prezintă aceleași caracteristici fizice și chimice esențiale și este destinată acelorași utilizări. Prin urmare, aceste produse au fost considerate produse similare, în sensul articolului 1 alineatul (4) din regulamentul de bază.

C. PROBABILITATEA CONTINUĂRII DUMPINGULUI

- (17) În conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din regulamentul de bază, s-a examinat dacă este probabil ca expirarea măsurilor existente să determine continuarea sau reapariția dumpingului.

1. Observații generale

- (18) Dintre cei 34 de producători-exportatori chinezi cunoscuți contactați la inițierea reexaminării, niciunul nu a cooperat la anchetă și niciunul nu a comunicat informații. În consecință, constatările privind probabilitatea unei continuări sau reapariții a dumpingului prevăzute mai jos au trebuit să se bazeze pe datele disponibile, în special pe informațiile prezentate de importatorul/utilizatorul industrial care a cooperat, pe datele Eurostat, pe statisticile oficiale ale RPC privind exportul și pe informațiile din cererea de reexaminare.

2. Țara analoagă

- (19) Întrucât RPC este o economie în tranziție, în conformitate cu dispozițiile articolului 2 alineatul (7) litera (a) din regulamentul de bază valoarea normală a trebuit să fie stabilită pe baza prețului sau a valorii construite dintr-o țară terță cu economie de piață adecvată (denumită în continuare „țara analoagă”) sau pe baza prețului practicat la exportul din țara analoagă către alte țări, inclusiv către Uniune sau, în cazul în care acest lucru nu este posibil, în orice alt mod rezonabil, inclusiv pe baza prețului plătit efectiv sau care urmează să fie plătit în Uniune pentru produsul similar, ajustat în mod corespunzător, dacă este necesar, pentru ca acesta să includă o marjă de profit rezonabilă.
- (20) În avizul de inițiere, precum și pe parcursul anchetei inițiale, Argentina a fost propusă ca țară analoagă adecvată, în scopul stabilirii valorii normale. În urma publicării avizului de inițiere, nu a fost primită nicio observație referitoare la țara analoagă propusă.
- (21) Un producător de furfuraldehidă din Argentina a cooperat la anchetă, răspunzând la un chestionar. Ancheta a demonstrat că piața argentiniană de furfuraldehidă, aprovizionată în proporție de 90 % din producția locală și restul din importul din țările terțe, este concurențială. Volumul producției argentinienilor reprezintă mai mult de 70 % din volumul exporturilor chineze ale produsului în cauză spre Uniune pentru perfecționare activă. Prin urmare, piața argentiniană a fost considerată suficient de reprezentativă pentru determinarea valorii normale pentru RPC.
- (22) Prin urmare, s-a constatat, ca și în ancheta inițială, că Argentina reprezintă o țară analoagă corespunzătoare, în sensul articolului 2 alineatul (7) litera (a) din regulamentul de bază.

3. Importurile care fac obiectul unui dumping în cursul PAR

3.1. Valoarea normală

- (23) În conformitate cu articolul 2 alineatul (7) litera (a) din regulamentul de bază, valoarea normală a fost stabilită pe

baza informațiilor primite de la producătorul din țara analoagă care a cooperat, și anume pe baza prețului plătit sau care trebuie să fie plătit pe piața internă argentiniană de clienții independenți, deoarece s-a constatat că vânzările în cauză sunt efectuate în cursul operațiunilor comerciale normale.

- (24) Prin urmare, valoarea normală a fost stabilită ca fiind prețul de vânzare mediu ponderat de pe piața internă practicat de producătorul argentinian care a cooperat față de clienții independenți.

- (25) S-a verificat mai întâi dacă vânzările interne totale ale produsului similar către clienți independenți erau reprezentative în sensul articolului 2 alineatul (2) din regulamentul de bază, și anume dacă vânzările respective reprezentau cel puțin 5 % din volumul total al vânzărilor produsului în cauză exportat în Uniune. Vânzările interne ale producătorului cooperant din Argentina au fost considerate suficient de reprezentative în cursul PAR.

- (26) Ulterior, Comisia a analizat dacă vânzările interne ale produsului similar puteau fi considerate ca fiind efectuate în cursul normal al unor operațiuni comerciale, conform articolului 2 alineatul (4) din regulamentul de bază. Aceasta s-a efectuat prin stabilirea pentru produsul similar vândut pe piața din Argentina a proporției de vânzări interne profitabile către clienți independenți în cursul PAR. Deoarece toate vânzările produsului similar în timpul PAR au fost profitabile, valoarea normală s-a bazat pe media ponderată a tuturor vânzărilor interne.

3.2. Prețul de export

- (27) Deoarece niciuna dintre societățile chineze care au exportat către Uniune nu a cooperat la anchetă, prețurile de export au fost stabilite pe baza datelor disponibile. Baza cea mai adecvată de calcul s-a constatat a fi informațiile furnizate de importatorul cooperant și datele Eurostat privind importurile în Uniune de produs în cauză. Cu toate că majoritatea acestor importuri au fost efectuate în regim de perfecționare activă (RPA) (furfuraldehida chineză era transformată în alcool furfurilic pentru export), nimic nu sugerează că acestea nu constituie o bază rezonabilă pentru stabilirea prețurilor de export.

3.3. Compararea

- (28) În scopul unei comparații echitabile între valoarea normală și prețul de export și în conformitate cu articolul 2 alineatul (10) din regulamentul de bază, s-a ținut cont, sub formă de ajustări, de anumite diferențe în materie de transport și asigurare, care afectau prețurile și comparabilitatea lor.

3.4. Marja de dumping

- (29) În conformitate cu articolul 2 alineatul (11) din regulamentul de bază, marja de dumping a fost stabilită pe baza unei comparații între valoarea normală medie ponderată și media ponderată a prețurilor de export la același nivel comercial. Această comparație a arătat existența unei marje semnificative de dumping.

4. Evoluția importurilor în cazul abrogării măsurilor

- (30) Pe lângă analiza existenței dumpingului în cursul PAR, s-a examinat probabilitatea unei continuări a dumpingului, în cazul în care se abrogă măsurile. Dat fiind faptul că niciun producător-exportator din RPC nu a cooperat la prezenta anchetă, constatările de mai jos se bazează pe datele disponibile, în conformitate cu articolul 18 din regulamentul de bază, și anume informațiile furnizate de importatorul cooperant, datele Eurostat, statisticile oficiale ale RPC privind exportul și cererea de reexaminare.
- (31) În acest sens, au fost analizate următoarele elemente: evoluția importurilor din RPC în Uniune în RPA, evoluția exporturilor din China către țări terțe și capacitățile neutilizate ale producătorilor chinezi.

4.1. Evoluția importurilor provenite din China

- (32) Conform statisticilor chineze oficiale privind exportul, exporturile totale la nivel mondial de produs în cauză provenind din RPC au crescut cu 117 % în timpul perioadei luate în considerare. Această creștere a fost absorbită, în principal, de piețele din SUA și din alte țări terțe.
- (33) În ceea ce privește exporturile către Uniune, conform Eurostat și datelor verificate referitoare la import, ar trebui remarcat faptul că, în timpul PAR, 99,9 % din toate importurile către Uniune de produs în cauză provenind din RPC au fost pentru perfecționare activă, restul de 0,1 % fiind pentru punerea în liberă circulație. Nu au existat importuri pentru punerea în liberă circulație în 2007 și în 2008. În scopul unor date complete, importurile pentru punerea în liberă circulație au fost avute în vedere la calcularea volumului total de importuri, totuși, o analiză detaliată a evoluției prețurilor acestor importuri a fost considerată ca fiind nesemnificativă din cauza volumelor neglijabile implicate.
- (34) Volumul importurilor din China în conformitate cu RPA și punerea în liberă circulație au scăzut cu 67 % din 2007 până la PAR, ceea ce a coincis cu reducerea consumului pe piața Uniune cu 24 %, astfel cum se prevede în considerentul (45) de mai jos. Furfuraldehida chineză importată în conformitate cu RPA a fost transformată în alcool furfurilic pentru export. Nu există informații

disponibile privind modul în care importurile destinate punerii în liberă circulație au fost utilizate în Uniune, totuși, se poate presupune în mod rezonabil că, în cazul în care măsurile ar fi abrogate, cel puțin o parte din importurile actuale în conformitate cu RPA, ar putea fi importate pentru punerea în liberă circulație ca atare sau ca produs final din aval (alcool furfurilic) vândut pe piața din Uniunii.

- (35) Prețul exporturilor chineze a variat în funcție de diferite piețe în perioada cuprinsă între 2007 și PAR. În timp ce s-a înregistrat o scădere pronunțată a prețului de export către Uniune (cu 11 %) în această perioadă, celelalte piețe de export au înregistrat o creștere de aproximativ 10 %. Trebuie totodată remarcat că prețurile pentru piața din SUA, în PAR, au fost, în mare, la același nivel ca cele către Uniune, în vreme ce, conform statisticilor chineze privind exportul, exporturile către alte piețe au fost cu 19 % mai scumpe pe tonă. Ținând seama de faptul că produsul în cauză este foarte omogen, astfel de diferențe ale prețurilor pot fi explicate numai printr-o strategie intenționată de stabilire a prețurilor din partea exportatorilor chinezi care obțin prețuri și profituri mai mari pe piețe mai puțin concurențiale decât pe piețe precum cele din Uniune și din SUA, unde se practică prețuri mai scăzute. Având în vedere că exporturile către Uniune și SUA au reprezentat 46 % din volumul total de exporturi din China, acest fapt duce la constatarea că această discriminare referitoare la preț ar putea fi menținută, în cazul în care ar expira taxele vamale, pentru a susține dumpingul cel puțin pe piața din Uniune.

4.2. Capacitățile neutilizate ale exportatorilor

- (36) Având în vedere că există puține informații publice disponibile despre industria chineză de furfuraldehidă, constatările următoare se bazează în principal pe informațiile cuprinse în cererea de reexaminare.
- (37) Conform cererii de reexaminare în perspectiva expirării măsurilor, producția chineză de furfuraldehidă a crescut constant din 1999, iar, în 2009, volumul de producție a ajuns la aproximativ 320 000 de tone. Nivelul de utilizare a capacității chineze se presupune că este de aproximativ 94 %, ceea ce înseamnă că există o capacitate neutilizată de aproximativ 20 000 tone pe an în RPC, și anume aproximativ jumătate din consumul total din Uniune. Peste 200 de fabrici de producție a furfuraldehidei se presupune că funcționează în prezent în RPC, dintre care, din ce în ce mai multe încep activități de export.
- (38) Pe baza celor de mai sus, se poate constata că, în cazul în care măsurile sunt abrogate, se poate estima că exporturile de produs în cauză provenind din RPC ar intra pe piața din Uniune în afara RPA în cantități semnificative și, cel mai probabil, vor continua să facă obiectul unui dumping.

5. Constatările privind probabilitatea unei continuări a dumpingului

- (39) Având în vedere marea capacitate de producție disponibilă în RPC, abilitatea producătorilor chinezi de a crește rapid volumele de producție și de a le direcționa către export, precum și prețurile pentru aceste exporturi, se poate presupune că o abrogare a măsurilor ar avea ca rezultat reluarea exporturilor din RPC către Uniune în afara RPA.
- (40) Prețurile actuale de export în cadrul RPA nu conțin taxa antidumping. Prin urmare, se consideră că aceste prețuri sunt, de asemenea, indicatori ai nivelurilor prețurilor viitoare în caz de abrogare a măsurilor. În acest sens, s-a constatat că prețurile la exporturile din China în cadrul RPA au făcut obiectul unui dumping și au cauzat o subcotare a prețurilor producătorilor din Uniune cu 11 % în cadrul PAR, astfel cum se prevede la considerentul 69 de mai jos.
- (41) Ținând cont de constatările descrise mai sus, se poate constata că exporturile din RPC fac în continuare obiectul unui dumping și că există o probabilitate de continuare a dumpingului pe piața Uniunii în cazul în care măsurile antidumping actuale expiră.

D. DEFINIȚIA INDUSTRIEI UNIUNII

- (42) IU constă în două societăți comerciale: Lenzing AG (Austria) și Tanin Sevnica kemična industrija d.d (Slovenia), care reprezintă împreună 100 % din producția Uniunii de produs în cauză în PAR. Cele două societăți au răspuns chestionarelor și au cooperat pe deplin la anchetă. Pe această bază, cei doi producători din Uniune constituie industria Uniunii, în sensul articolului 4 alineatul (1) și al articolului 5 alineatul (4) din regulamentul de bază. Din motive de confidențialitate, datele privind rezultatele din IU sunt prezentate doar sub formă de indici.
- (43) Spre deosebire de ancheta inițială, IU s-a schimbat în mod semnificativ: Furfural Español S.A., în prezent Nutrafur, producătorul spaniol care a depus plângerea inițială în 1994, și-a oprit producția în octombrie 2008. Nutrafur, care sprijină prezenta cerere de reexaminare, nu a cooperat în prezenta procedură. Totuși, Nutrafur continuă să fie activ pe piață, fiind un comerciant care cumpără produsul în cauză de la foștii săi concurenți din Uniune. Cifrele de producție pentru Nutrafur în 2007 și 2008, care au fost menționate în cerere, au fost incluse în consumul de pe piața din Uniune.

E. SITUAȚIA PE PIAȚA UNIUNII

1. Consumul de pe piața Uniunii

- (44) Consumul de furfuraldehidă pe piața Uniunii a fost stabilit pe baza volumelor de vânzări ale industriei Uniunii pe piața Uniunii (inclusiv vânzările realizate de Nutrafur atunci când producea furfuraldehidă) plus

importurile în RPA din RPC și importurile din alte țări terțe pentru punerea în liberă circulație, pe baza datelor verificate furnizate de importatorul International Furan Chemicals BV („IFC”) și Eurostat. Deoarece Eurostat nu dezvăluie informațiile complete din motive de confidențialitate, datele Eurostat au fost utilizate numai pentru importurile din alte țări terțe cu excepția RPC și a Republicii Dominicane, deoarece IFC este unicul importator de furfuraldehidă din aceste surse.

- (45) Din aceste motive, în timpul perioadei luate în considerare, consumul UE a scăzut cu 24 %, de la 48 534 tone în 2007 la 36 725 tone în cursul PAR.

Tabelul 1 – Consumul Uniunii

Anul	2007	2008	2009	PAR
Tone	48 534	45 738	38 175	36 725
Indice (2007 = 100)	100	94	79	76
Tendință anuală		– 6	– 15	– 3

Surse: Răspunsuri verificate la chestionar din partea IU și a IFC, cererea de reexaminare și Eurostat.

2. Importuri din PRC

2.1. Volumele, cota de piață și prețurile

- (46) Conform statisticilor chineze privind exportul, în timpul PAR, importurile chineze pentru punerea în liberă circulație au fost nesemnificative (2,5 tone), majoritatea importurilor din China fiind în cadrul RPA. Volumul de importuri în RPA din China a scăzut de la 8 264 de tone în 2007, la 2 749 de tone în PAR, și anume cu 67 %. În 2008, importurile în RPA din China au atins un vârf de aproximativ 10 000 de tone, care a scăzut în anii următori. În timpul perioadei luate în considerare, cota de piață pentru China în RPA a scăzut de la 17 % la 8 %, și anume cu 9 puncte procentuale.
- (47) Prețul din RPC în RPA a scăzut cu 12 %, de la 774 EUR în 2007 la 685 EUR în PAR.

Tabelul 2 – Importuri din RPC

Anul	2007	2008	2009	PAR
Tone	8 264	10 002	5 159	2 749
Indice (2007=100)	100	121	62	33
Tendință anuală		21	– 59	– 29
Cota de piață	17 %	22 %	14 %	7 %
Preț, Eur/tonă	774	1 014	690	685
Indice (2007=100)	100	131	89	88

Surse: Răspunsuri verificate ale IFC la chestionar.

3. Volume și prețuri ale importurilor provenite din alte țări terțe

- (48) Este necesar să se precizeze că, astfel cum a demonstrat deja ancheta inițială, importurile din Republica Dominicană constau exclusiv în livrări de la o societate mamă spre filiala sa europeană pentru a produce alcool furfurilic. Prețurile aplicate în aceste tranzacții sunt, așadar, prețuri de transfer între societăți afiliate și nu reflectau prețurile reale ale pieței. În conformitate cu Eurostat, volumele și prețul mediu al furfuraldehidei importate în Uniune din alte țări decât RPC, au evoluat după cum urmează:

Tabelul 3 – Importuri în Uniune din Republica Dominicană

Anul	2007	2008	2009	PAR
Tone	32 003	27 662	24 996	25 959
Indice (2007=100)	100	86	78	81
Tendință anuală		– 14	– 8	3
Cota de piață	66 %	60 %	65 %	71 %
Preț, EUR/tonă	809	982	582	670
Indice (2007 = 100)	100	121	72	83

Tabelul 4 – Importuri în Uniune din alte țări terțe

Anul	2007	2008	2009	PAR
Tone	1 687	1 583	1 226	1 158
Indice (2007=100)	100	94	73	69
Tendință anuală		– 6	– 21	– 4
Cota de piață	3 %	3 %	3 %	3 %
Preț, Eur/tonă	800	997	632	621
Indice (2007 = 100)	100	125	79	78

- (49) În timpul perioadei luate în considerare, volumele importurilor de furfuraldehidă din Republica Dominicană și din toate celelalte țări terțe au scăzut semnificativ cu 19 % și, respectiv, cu 31 %. Cu toate acestea, scăderea importurilor din Republica Dominicană permitea încă o creștere a cotei de piață de la 66 % la 71 %. Totuși, toate aceste importuri au fost încorporate în producția de alcool furfurilic de către filiala europeană a producătorului din Republica Dominicană. Prețurile aplicate în aceste tranzacții au fost, așadar, prețuri de transfer între societăți afiliate și pot să nu reflecte prețurile reale de pe piață.

3.1. Volume și prețuri la exporturile provenind din RPC către alte țări terțe

- (50) În timpul perioadei luate în considerare, volumele la export au crescut cu peste 105 % (echivalentul a aproximativ 9 % din totalul vânzărilor Uniunii în PAR). Se

remarcă faptul că vânzările la export ale IU către alte țări terțe s-au realizat la prețuri scăzute în PAR. Acest fapt poate fi explicat prin concurența făcută de furfuraldehida din China, vândută în cantități mari și la prețuri mici în alte țări terțe.

Tabelul 5 – Volume și prețuri la exporturile IU către alte țări terțe

Anul	2007	2008	2009	PAR
Cantități – Indice (2007 = 100)	100	136	211	205
Tendință anuală		36	75	– 6
Prețuri - Indice (2007 = 100)	100	114	88	82
Tendință anuală		14	– 26	– 6

4. Situația economică a IU

- (51) Situația economică a IU, și anume a celor două societăți comerciale, Lenzig și Tanin, este analizată mai jos.

4.1. Producția

- (52) Producția totală de produs în cauză a IU a crescut cu 14 % în timpul perioadei luate în considerare.

Tabelul 6 – Producția Uniunii

Anul	2007	2008	2009	PAR
Indice (2007 = 100)	100	109	114	114
Tendință anuală		9	5	0

Surse: Răspunsurile verificate la chestionar primite din partea producătorilor din Uniune.

4.2. Capacitatea de producție și utilizarea capacității

- (53) Capacitatea totală de producție a IU a rămas aceeași în cursul luate în considerare. Utilizarea capacității de către IU a crescut cu 12 puncte procentuale, de la 85 % la 97 %, ceea ce înseamnă că producția s-a aflat aproape la capacitatea maximă.

Tabelul 7 – Capacitatea Uniunii

Anul	2007	2008	2009	PAR
Indice (2007 = 100)	100	100	100	100
Utilizarea capacității	85 %	92 %	96 %	97 %

Surse: Răspunsurile verificate la chestionar primite din partea producătorilor din Uniune

4.3. Nivelul stocurilor

- (54) Tabelul de mai jos arată că nivelul stocurilor IU au crescut cu 26 % în cursul perioadei luate în considerare. Această creștere a fost deosebit de semnificativă între 2007 și 2008, perioadă în cursul căreia stocurile au crescut cu 193 %.

Tabelul 8 – Stocurile

Anul	2007	2008	2009	PAR
Indice (2007=100)	100	293	165	126
Tendință anuală		193	– 128	– 40

Surse: Răspunsurile verificate la chestionar primite din partea producătorilor din Uniune.

4.4. Volumul vânzărilor și cota de piață

- (55) Volumul vânzărilor IU către clienți neafiliați de pe piața Uniunii a crescut cu 13 % în PAR. Ca urmare a creșterii vânzărilor, cota de piață a IU a crescut cu 5 puncte procentuale în cursul perioadei luate în considerare.

Tabelul 9 – Volumul vânzărilor și cota de piață a Uniunii

Anul	2007	2008	2009	PAR
Indice (2007=100)	100	100	112	113
Cota de piață	10-20 %	10-20 %	14-24 %	15-25 %

Surse: Răspunsurile verificate la chestionar primite din partea producătorilor din Uniune.

4.5. Prețurile medii de vânzare

- (56) În cursul perioadei luate în considerare, prețul de vânzare mediu practicat de IU pe piața din Uniune a scăzut cu 1 %. În 2008, prețul de vânzare mediu a atins un vârf, cu o creștere de 11 %, însă a scăzut apoi rapid în următorul an. Ușoara scădere a prețurilor de vânzare trebuie apreciată în contextul creșterii de 5 % a costurilor unitare de producție, pe care IU nu a putut-o avea în vedere.

Tabelul 10 – Prețurile medii de vânzare în Uniune

Anul	2007	2008	2009	PAR
Indice (2007=100)	100	111	98	99
Tendință anuală		11	– 13	1

Surse: Răspunsurile verificate la chestionar primite din partea producătorilor din Uniune.

4.6. Costul mediu de producție

- (57) În timpul perioadei luate în considerare, costul mediu de producție (CMP) a crescut cu 5 %, în principal ca urmare a creșterii ocupării forței de muncă și, prin urmare, a unei creșteri a costului total al forței de muncă.

Tabelul 11 – Costul mediu de producție

Anul	2007	2008	2009	PAR
Indice (2007=100)	100	105	105	105
Tendință anuală		5	0	0

Surse: Răspunsurile verificate la chestionar primite din partea producătorilor din Uniune.

4.7. Rentabilitatea și fluxul de lichidități

- (58) Profiturile obținute de IU au scăzut semnificativ în timpul perioadei luate în considerare, precum și fluxul de lichidități, care a scăzut cu 56 %. Acest fapt s-a datorat presiunii asupra prețurilor de vânzare, în pofida creșterii atât a producției, cât și a vânzărilor.

Tabelul 12 – Rentabilitatea și fluxul de lichidități

Anul	2007	2008	2009	PAR
Rentabilitatea Indice (2007=100)	100	175	– 7	– 4
Tendință anuală		75	– 182	3
Flux de lichidități - Indice (2007=100)	100	144	49	44
Tendință anuală		44	– 95	– 5

Surse: Răspunsurile verificate la chestionar primite din partea producătorilor din Uniune.

4.8. Investițiile, randamentul investițiilor și capacitatea de a mobiliza capitaluri

- (59) Investițiile au scăzut cu 95 % între 2007 și PAR. Randamentul investițiilor, exprimat ca profituri/pierderi aferente produsului în cauză în raport cu valoarea contabilă netă a investițiilor, a scăzut considerabil în cursul perioadei luate în considerare, urmând tendința investițiilor. Din cauza deteriorării rentabilității și a fluxului de lichidități, capacitatea reclamantului de a mobiliza capitalul s-a înrăutățit semnificativ în perioada luate în considerare. Această înrăutățire apare, de asemenea, în mod clar la nivelul investițiilor reclamantului, care au scăzut cu 95 % în perioada luate în considerare.

Tabelul 13 – Investiții și randamentul investițiilor

Anul	2007	2008	2009	PAR
Investiții Indice (2007 = 100)	100	61	2	5
Tendință anuală		– 39	– 59	3
Randamentul investițiilor Indice (2007 = 100)	100	196	– 7	– 4
Tendință anuală		96	– 203	3

Surse: Răspunsurile verificate la chestionar primite din partea producătorilor din Uniune.

4.9. Ocuparea forței de muncă și productivitatea

- (60) Nivelul de ocupare a forței de muncă din IU în timpul perioadei luate în considerare a crescut cu 8 %. Productivitatea, măsurată ca rezultat în tone per angajat, a crescut cu 6 %. Totuși, costul forței de muncă a crescut cu 16 % în cursul perioadei luate în considerare.

Tabelul 14 – Ocuparea forței de muncă și productivitatea

Anul	2007	2008	2009	PAR
Ocuparea forței de muncă – Indice	100	109	109	108
Productivitatea (tone/angajat) – Indice	100	100	105	106
Costul forței de muncă – Indice	100	114	115	116

Surse: Răspunsurile verificate la chestionar primite din partea producătorilor din Uniune.

4.10. Dimensiunea marjei de dumping

- (61) Date fiind volumul, cota de piață și prețul importurilor din RPC, care fac obiectul unui dumping, impactul marjelor de dumping actuale asupra IU nu poate fi considerat neglijabil.

4.11. Redresarea de pe urma efectelor dumpingului

- (62) Așa cum indică evoluția pozitivă a majorității indicatorilor menționați mai sus, situația financiară a IU s-a redresat parțial în perioada luată în considerare de pe urma efectului prejudiciabil al importurilor care fac obiectul dumpingului, originare din RPC.

4.12. Creșterea

- (63) În timp ce consumul din Uniune a scăzut cu 24 % în perioada luată în considerare, producția, volumul vânzărilor și cota de piață ale IU au crescut în aceeași perioadă. În același timp, volumul și cota de piață ale importurilor din RPC au scăzut. Totuși, IU ar putea beneficia de măsuri într-o anumită proporție, deoarece presiunea din partea Chinei privind prețurile de vânzare nu i-a permis să obțină profituri sau să-și realizeze profitul țintă.

5. Constatere privind situația economică a IU

- (64) Furfuraldehida provenind din republica Dominicană nu este disponibilă pe piața liberă din Uniune. Prin urmare, nici un indiciu nu permite să se afirme că aceste importuri au contribuit la situația precară a IU. În ceea ce privește importurile din alte țări terțe, volumul acestora a scăzut substanțial, până la un asemenea nivel încât, chiar dacă s-ar realiza la prețuri foarte scăzute, efectul lor nu poate fi considerat ca fiind semnificativ.

- (65) Măsurile împotriva RPC au avut un impact pozitiv asupra situației economice a IU, deoarece majoritatea indicatorilor de prejudiciu au prezentat o evoluție pozitivă. Producția, volumul vânzărilor și valoarea vânzărilor au crescut. În pofida consumului redus, IU a reușit să își crească cota de piață. Totuși, rentabilitatea a scăzut substanțial în timpul PAR. IU nu a putut să își atingă profitul țintă, care a fost stabilit, în cadrul anchetei inițiale, la 5 % pentru a-și asigura dezvoltarea. În consecință, se constată că IU a suferit un prejudiciu material în sensul articolului 3 alineatul (5) din regulamentul de bază și că situația sa financiară continuă să fie vulnerabilă.

F. PROBABILITATEA REAPARIȚIEI PREJUDICIULUI

- (66) La considerentele 39 și 40 de mai sus, s-a constatat că expirarea măsurilor ar cauza probabil o creștere semnificativă a exporturilor către Uniune care fac obiectul unui dumping provenind din RPC.
- (67) După cum se menționează anterior, producătorii chinezi au potențialul de a redirectiona mari volume de export către piața din Uniune, în cazul în care măsurile ar fi abrogate. În conformitate cu cererea de reexaminare, capacitatea de producție din China a ajuns la 320 000 de tone în 2009, având capacități neutilizate de cel puțin 20 000 de tone. Mai mult, se pare că celelalte piețe de export, precum Japonia, Thailanda și SUA nu ar putea absorbi aceste capacități neutilizate, care, în consecință, ar fi direcționate către piața Uniunii.
- (68) În ceea ce privește prețurile, statisticile chineze privind exportul arată că prețul produsului în cauză către SUA a fost similar cu cel al exporturilor către Uniune în timpul PAR. Prețurile chineze au fost mai ridicate către celelalte piețe de export.

- (69) Totuși, ținând seama de faptul că prețurile din China le-au subcotat pe cele ale IU cu 11 %, în cazul în care măsurile ar expira, este probabil ca exportatorii chinezi să continue practicile lor pentru a recâștiga cota de piață pierdută. Un astfel de comportament, alături de capacitatea acestora de a livra cantități semnificative de produs în cauză către piața din Uniune ar duce la un impact foarte negativ asupra IU și, în special, asupra rentabilității acesteia.

- (70) Ținând cont de cele de mai sus, se constată că abrogarea măsurilor ar duce, în mod probabil, la o reapariție a prejudiciului rezultat din importurile din RPC care fac obiectul unui dumping.

G. INTERESUL UNIUNII

1. Observație preliminară

- (71) În conformitate cu articolul 21 din regulamentul de bază, s-a analizat dacă menținerea măsurilor antidumping existente ar fi împotriva interesului Uniunii în ansamblu.

- (72) Determinarea interesului Uniunii se bazează pe o evaluare a tuturor intereselor în cauză, respectiv a intereselor IU, ale importatorilor-comercianți, precum și ale utilizatorilor și ale furnizorilor produsului în cauză.
- (73) În cadrul anchetelor precedente, adoptarea de măsuri a fost considerată ca nefiind contrară interesului Uniunii. De asemenea, ancheta actuală constituie o reexaminare în perspectiva expirării măsurilor și analizează o situație în care măsurile antidumping sunt deja în vigoare.
- (74) Pe această bază, s-a examinat dacă, în pofida constatării conform căreia este probabil să continue dumpingul și să reapară prejudiciul, există motive imperioase să se constate că nu este în interesul Uniunii să se mențină măsurile în acest caz specific.

2. Interesul IU

- (75) IU s-a dovedit a fi o industrie viabilă, capabilă să se adapteze la condițiile schimbătoare ale pieței. Acest fapt a fost confirmat, în special, de evoluția pozitivă a producției și a vânzărilor în contextul scăderii consumului în Uniune. Totuși, ca urmare a presiunii imense asupra prețurilor de vânzare, rentabilitatea nu a putut urma aceeași tendință pozitivă.
- (76) Având în vedere capacitățile neutilizate pentru furfuraldehidă din RPC, împreună cu faptul că celelalte piețe de export (cum ar fi Japonia, Thailanda și SUA) nu pot absorbi aceste capacități neutilizate, în cazul în care s-ar permite expirarea măsurilor, exportatorii chinezi ar încerca probabil să recupereze cota de piață pierdută, continuându-și comportamentul de dumping pe piața din Uniune.
- (77) În consecință, fără continuarea măsurilor antidumping, situația IU este probabil să se deterioreze grav ca urmare a exporturilor chineze la prețuri mici care fac obiectul unui dumping, astfel cum se explică la considerentele 65-68.

3. Interesul importatorilor

- (78) Numai un importator din Uniune a cooperat la procedură: IFC, o societate situată în Țările de Jos și deținută de un producător de furfuraldehidă din Republica Dominicană. IFC este singurul importator activ de furfuraldehidă din Uniune, celelalte câteva societăți comerciale importă produsul în cauză doar ocazional. IFC este un actor foarte important pe piața din Uniune de furfuraldehidă (și de alcool furfurilic), deoarece reprezintă în jur de 80 % din consumul din Uniune. IFC importă din Republica Dominicană, din RPC în RPA și din alte țări terțe. Mai mult, IFC este principalul client al IU, cumpărând aproximativ 32 % din totalul vânzărilor acesteia. Furfuraldehidă cumpărată este ulterior procesată în alcool furfurilic de către TFC, societate afiliată a IFC din Geel, Belgia.

- (79) Acest importator este destul de neutru în ceea ce privește procedura deoarece, pe de o parte, ar aprecia să aibă acces la furfuraldehidă chineză fără restricții și fără povara respectării cerințelor vamale pentru RPA și, pe de altă parte, ar dori ca IU să se mențină, pentru a putea obține produsul în cauză în situații de urgență. Mai mult, continuarea măsurilor înlătură concurența cu importurile de la societatea sa mamă, producătorul din Republica Dominicană, și consolidează poziția puternică a grupului atât pe piața furfuraldehidei, cât și pe cea a alcoolului furfurilic (inclusiv în RPA) din Uniune.

4. Interesul utilizatorilor

- (80) Comisia a trimis chestionare la 27 de utilizatori industriali de furfuraldehidă. Numai 3 utilizatori au cooperat la procedură, deși nu obțineau furfuraldehidă din RPC, ci o cumpărau direct de la IU. Pentru acești utilizatori, importanța furfuraldehidei în activitățile lor comerciale, industria rafinării petrolului sau industria uleiurilor lubrifiante, este neglijabilă. În consecință, nu se simt afectați în mod deosebit de măsurile antidumping.

5. Constatate privind interesul Uniunii

- (81) Având în vedere cele menționate mai sus, se constată că nu există motive imperioase împotriva menținerii actualelor măsuri antidumping.

H. MĂSURILE ANTIDUMPING

- (82) Toate părțile au fost informate cu privire la faptele și la considerentele esențiale pe baza cărora se intenționează să se recomande menținerea măsurilor în vigoare. Părților li s-a acordat, de asemenea, o perioadă în care să poată formula observații în urma acestei comunicări. Observațiile pertinente prezentate au fost analizate, dar nu au condus la modificarea faptelor și a considerentelor esențiale pe baza cărora s-a hotărât menținerea măsurilor antidumping actuale.
- (83) Având în vedere cele de mai sus, se consideră că, în conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din regulamentul de bază, măsurile antidumping instituite prin Regulamentul (CE) nr. 639/2005 privind importurile de furfuraldehidă originară din RPC, ar trebui menținute. Măsurile constau într-o taxă specifică.
- (84) Totuși, având în vedere că această taxă specifică a fost instituită pe baza constatărilor din ancheta inițială din 1995 și nu a fost revizuită niciodată, s-a considerat adecvat să se evalueze dacă nivelul taxei este în continuare adecvat. În acest sens, Comisia va lua în considerare inițierea *ex officio* a unei reexaminări intermediare, în conformitate cu articolul 11 alineatul (3) din regulamentul de bază,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

(1) Se instituie o taxă antidumping definitivă la importurile de 2-furfuraldehidă (denumită, de asemenea, „furfuraldehidă” sau „furfural”), încadrată în prezent la codul NC 2932 12 00, originară din Republica Populară Chineză.

(2) Nivelul taxei aplicabile este de 352 EUR pe tonă.

(3) În cazurile în care mărfurile au suferit daune înainte de punerea lor în liberă circulație și, prin urmare, prețul efectiv plătit sau care trebuie plătit este împărțit în vederea determinării valorii în vamă în temeiul articolului 145 din Regulamentul

(CEE) nr. 2454/93 al Comisiei din 2 iulie 1993 de stabilire a unor dispoziții de aplicare a Regulamentului (CEE) nr. 2913/92 al Consiliului de instituire a Codului vamal comunitar ⁽¹⁾, nivelul taxei antidumping, calculat pe baza alineatului (2) din prezentul articol, este redus cu un procent care corespunde divizării prețului plătit sau care urmează să fie plătit.

(4) În lipsa unor dispoziții contrare, se aplică dispozițiile în vigoare în materie de taxe vamale.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 4 mai 2011.

Pentru Consiliu
Președintele
MARTONYI J.

⁽¹⁾ JO L 253, 11.10.1993, p. 1.

REGULAMENTUL (UE) NR. 454/2011 AL COMISIEI

din 5 mai 2011

privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „aplicații telematice pentru serviciile de călători” al sistemului feroviar transeuropean

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate ⁽¹⁾, în special articolul 6 alineatul (1),

întrucât:

- (1) În conformitate cu articolul 2 litera (e) din Directiva 2008/57/CE, sistemul feroviar este subdivizat în subsisteme structurale și funcționale. Fiecare dintre aceste subsisteme trebuie să fie reglementat de o specificație tehnică de interoperabilitate (STI).
- (2) Prin Decizia C(2006) 124 final din 9 februarie 2007, Comisia a conferit Agenției Europene a Căilor Ferate (agenția) mandatul de a dezvolta specificațiile tehnice de interoperabilitate în temeiul Directivei 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2001 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional ⁽²⁾. În conformitate cu termenii mandatului, agenția trebuie să elaboreze proiectul de STI privind aplicațiile telematice pentru călători. Aceasta a prezentat o recomandare la 31 mai 2010. Această recomandare trebuie completată cu o recomandare suplimentară, în urma mandatului Comisiei, care să abordeze chestiunea tarifelor, emiterii de legitimații de transport și rezervării de călătorii naționale. În recomandarea sa, agenția va trebui să țină seama de evoluțiile la nivel național și progresele tehnice în ce privește procedurile inovatoare de emiterie a legitimațiilor de transport și intermodalitatea.
- (3) Specificațiile tehnice de interoperabilitate sunt specificații adoptate în conformitate cu Directiva 2008/57/CE. STI din anexă reglementează subsistemul „aplicațiile telematice pentru serviciile de călători” pentru îndeplinirea cerințelor esențiale și asigurarea interoperabilității sistemului feroviar.

- (4) Interconectarea eficientă a sistemelor de informații și comunicații ale diferiților administratori de infrastructură și întreprinderi feroviare este considerată a fi importantă, în special pentru furnizarea de informații actualizate și de servicii de eliberare a legitimațiilor de transport către călători.
- (5) Prezenta STI are ca obiect definirea procedurilor și interfețelor dintre toate tipurile de actori în vederea furnizării de informații și emiterii de legitimații de transport către călători prin intermediul tehnologiilor disponibile la scară largă. Aceasta ar trebui să includă schimbul de informații referitor la următoarele aspecte: sistemele care oferă călătorilor informații înaintea și în timpul călătoriei, sistemele de rezervare și plată, gestionarea bagajelor, emiteria de legitimații de transport la ghișee, prin intermediul distribuitorilor automate, la bordul trenurilor, prin telefon, internet sau prin orice alte mijloace informatice disponibile la scară largă, gestionarea legăturilor între trenuri și cu alte moduri de transport.
- (6) Informațiile furnizate călătorilor trebuie să fie accesibile în conformitate cu cerințele Deciziei 2008/164/CE a Comisiei din 21 decembrie 2007 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la „persoanele cu mobilitate redusă” din sistemul feroviar transeuropean convențional și de mare viteză ⁽³⁾.
- (7) Dispozițiile prezentei STI nu trebuie să aducă atingere deciziilor adoptate de statele membre în temeiul articolului 2 din Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁴⁾.
- (8) Specificațiile detaliate sunt necesare pentru a se garanta că prezentul regulament poate fi aplicat. Specificațiile definesc sistemul de schimb de date pe baza componentelor comune și a interconectării sistemelor de informații și comunicații ale actorilor relevanți. În plus, sunt de asemenea necesare o descriere a gestionării în vederea dezvoltării, desfășurării și exploatării sistemului, precum și un plan general privind dezvoltarea și desfășurarea acestuia. Aceste rezultate vor fi obținute pe parcursul etapei inițiale de punere în aplicare. Prin urmare, prezenta STI trebuie modificată într-o etapă ulterioară pentru a se putea lua în considerare rezultatele respective (specificațiile detaliate, gestionarea și planul general).

⁽¹⁾ JO L 191, 18.7.2008, p. 1.⁽²⁾ JO L 110, 20.4.2001, p. 1.⁽³⁾ JO L 64, 7.3.2008, p. 72.⁽⁴⁾ JO L 315, 3.12.2007, p. 14.

(9) În conformitate cu articolul 5 alineatul (8) din Directiva 2008/57/CE, documentele tehnice publicate de către agenție și care sunt menționate în prezentul regulament trebuie considerate drept anexe la STI și devin obligatorii din momentul aplicării prezentei STI.

(10) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit în temeiul articolului 29 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

(1) Specificația tehnică de interoperabilitate (denumită în continuare „STI”), menționată la articolul 6 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE, referitoare la elementul „aplicații pentru serviciile de călători” al subsistemului „aplicații telematice” al sistemului feroviar transeuropean este stabilită în anexa I.

(2) Prezenta STI se aplică elementului „aplicații pentru serviciile de călători” al subsistemului „aplicații telematice”, astfel cum este definit în secțiunea 2.5 din anexa II la Directiva 2008/57/CE.

(3) În ceea ce privește serviciile feroviare pentru călători realizate din sau spre țări terțe, respectarea cerințelor prezentei STI este condiționată de disponibilitatea informațiilor furnizate de actori aflați în afara UE, cu excepția cazului în care acordurile bilaterale prevăd existența unor schimburi de informații compatibile cu STI.

Articolul 2

Prezenta STI se pune în aplicare în trei etape:

- o primă etapă de stabilire a specificațiilor informatice detaliate, a gestionării și a planului general (etapa întâi);
- o a doua etapă privind dezvoltarea sistemului de schimb de date (etapa a doua); și
- o etapă finală privind desfășurarea sistemului de schimb de date (etapa a treia).

Articolul 3

(1) Agenția Europeană a Căilor Ferate publică și actualizează pe site-ul său web documentele tehnice enumerate în anexa III. Aceasta pune în aplicare un proces de gestionare a modificărilor pentru documentele tehnice specificate în secțiunea 7.5.2 din

anexa I. Agenția prezintă Comisiei un raport în legătură cu evoluția documentelor respective. Comisia informează statele membre prin intermediul comitetului instituit în temeiul articolului 29 din Directiva 2008/57/CE.

(2) Agenția Europeană a Căilor Ferate publică și actualizează pe site-ul său web fișierele de referință prevăzute în secțiunea 4.2.19 din anexa I. Aceasta pune în aplicare un proces de gestionare a modificărilor pentru fișierele respective. Agenția prezintă Comisiei un raport în legătură cu evoluția documentelor în cauză. Comisia informează statele membre prin intermediul comitetului instituit în temeiul articolului 29 din Directiva 2008/57/CE.

(3) Agenția Europeană a Căilor Ferate prezintă o recomandare cu privire la punctele deschise enumerate în anexa II la prezentul regulament până la 31 martie 2012.

Articolul 4

Întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură, gestionarii de gară, vânzătorii de legitimații de transport și agenția sprijină activitățile din etapa întâi, astfel cum sunt specificate în secțiunea 7.2 din anexa I, prin furnizarea de informații și expertiză funcțională și tehnică.

Articolul 5

Organismele reprezentative din sectorul feroviar care acționează la nivel european, astfel cum sunt definite la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 881/2004 al Parlamentului European și al Consiliului⁽¹⁾, împreună cu un reprezentant al vânzătorilor de legitimații de transport și un reprezentant al călătorilor europeni, elaborează specificațiile informatice detaliate, gestionarea și planul general, astfel cum sunt descrise în secțiunea 7 din anexa I, și le înaintează Comisiei în termen de maximum un an de la publicarea prezentului regulament în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 6

Statele membre asigură că întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură, gestionarii de gară și vânzătorii de legitimații de transport sunt informați cu privire la prezentul regulament.

Articolul 7

Prezentul regulament se modifică prin luarea în considerare a rezultatelor din etapa întâi, astfel cum sunt descrise în secțiunea 7.2. din anexa I.

⁽¹⁾ JO L 164, 30.4.2004, p. 1.

Articolul 8

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 5 mai 2011.

Pentru Comisie
Președintele
José Manuel BARROSO

ANEXA I

1. INTRODUCERE

1.1. **Domeniul tehnic de aplicare**

Prezenta specificație tehnică de interoperabilitate (denumită în continuare „STI”) se referă la elementul „aplicații pentru serviciile de călători” al subsistemului „aplicații telematice” al sistemului feroviar transeuropean prevăzut la articolul 6 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE. Aceasta este inclusă în domeniul funcțional al listei din anexa II la Directiva 2008/57/CE.

1.2. **Domeniul geografic de aplicare**

Domeniul geografic de aplicare al prezentei STI îl constituie sistemul feroviar transeuropean, astfel cum este definit la articolul 2 litera (a) din Directiva 2008/57/CE.

1.3. **Conținutul prezentei STI**

Conținutul prezentei STI este conform cu articolul 5 din Directiva 2008/57/CE.

Prezenta STI cuprinde, de asemenea, la capitolul 4, normele de exploatare și întreținere specifice domeniului tehnic și domeniului geografic de aplicare.

2. DEFINIREA SUBSISTEMULUI/DOMENIUL DE APLICARE

2.1. **Subsistem**

Prezenta STI reglementează:

- (a) subsistemul funcțional „aplicații telematice pentru serviciile de călători”;
- (b) partea subsistemului de întreținere referitoare la aplicațiile telematice pentru serviciile de călători (de exemplu, metodele de utilizare, gestionarea, actualizarea și întreținerea bazelor de date, a programelor de calculator și a protocoalelor de comunicare a datelor etc.).

Aceasta include furnizarea informațiilor referitoare la următoarele aspecte:

- (a) sistemele care oferă călătorilor informații înaintea și în timpul călătoriei;
- (b) sistemele de rezervare și plată;
- (c) gestionarea bagajelor;
- (d) eliberarea legitimațiilor de transport la ghișee sau prin intermediul distribuitorilor automate, telefon, internet sau prin orice alte mijloace informatice disponibile la scară largă, precum și la bordul trenurilor;
- (e) gestionarea legăturilor între trenuri și cu alte moduri de transport.

2.1.1. *Informarea călătorilor înaintea și în timpul călătoriei*

Anexa II la Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar enumeră informațiile minime care trebuie furnizate călătorilor de către întreprinderile feroviare și/sau de către vânzătorii de legitimații de transport.

2.1.2. *Sistemele de rezervare și plată*

Sistemele de rezervare și eliberare a legitimațiilor de transport, precum și sistemele de plată ale diferiților vânzători de legitimații de transport și întreprinderi feroviare vor face schimb de informații pentru a permite călătorilor să plătească legitimațiile de transport, rezervările și suplimentele de mai sus, în funcție de tipul traseului și al serviciului ales de către aceștia.

2.1.3. *Gestionarea bagajelor*

Călătorii vor fi informați în legătură cu procedurile de depunere a unei plângeri în cazul pierderii bagajelor înregistrate pe parcursul călătoriei. În plus, călătorii vor primi informații referitoare la expedierea sau ridicarea bagajelor înregistrate.

- 2.1.4. *Emiterea de legitimații de transport la ghișee sau prin intermediul distribuitorilor automate, prin telefon, internet sau prin orice alte mijloace informatice disponibile la scară largă*

Întreprinderile feroviare și vânzătorii de legitimații de transport vor face schimb de informații pentru a permite celor din urmă să emită, după caz, legitimații de transport, bilete directe și suplimente și să facă rezervări.

- 2.1.5. *Gestionarea legăturilor între trenuri și cu alte moduri de transport*

Se propune un standard privind furnizarea și schimbul de informații cu alte moduri de transport.

3. CERINȚE ESENȚIALE

3.1. **Respectarea cerințelor esențiale**

În conformitate cu articolul 4 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE, sistemul feroviar transeuropean, subsistemele sale și elementele constitutive de interoperabilitate trebuie să îndeplinească cerințele esențiale stabilite în termeni generali în anexa III la directiva menționată anterior.

În domeniul de aplicare al prezentei STI, îndeplinirea cerințelor esențiale relevante menționate la capitolul 3 din prezenta STI va fi asigurată pentru subsistem prin respectarea specificațiilor descrise la capitolul 4: Caracterizarea subsistemului.

3.2. **Aspecte privind cerințele generale**

Relevanța cerințelor generale pentru subsistemul „aplicații telematice” pentru călători este determinată după cum urmează:

3.2.1. *Siguranță*

Cerințele esențiale privind siguranța care se aplică subsistemului „aplicații telematice pentru călători” sunt următoarele: cerințele esențiale 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4, 1.1.5 din anexa III la Directiva 2008/57/CE. Aceste cerințe esențiale nu sunt relevante pentru subsistemul „aplicații telematice”.

3.2.2. *Fiabilitate și disponibilitate*

Cerința esențială 1.2 din anexa III la Directiva 2008/57/CE este îndeplinită de următoarele puncte:

— punctul 4.2.19: Diferite fișiere și baze de date de referință;

— punctul 4.2.21: Introducere în rețea și comunicare.

3.2.3. *Sănătate*

Cerințele esențiale 1.3.1 și 1.3.2 din anexa III la Directiva 2008/57/CE nu sunt relevante pentru subsistemul „aplicații telematice”.

3.2.4. *Protecția mediului*

Cerințele esențiale 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 și 1.4.5 din anexa III la Directiva 2008/57/CE nu sunt relevante pentru subsistemul „aplicații telematice”.

3.2.5. *Compatibilitate tehnică*

Cerința esențială 1.5 din anexa III la Directiva 2008/57/CE nu este relevantă pentru subsistemul „aplicații telematice”.

3.3. **Aspecte specifice subsistemului „aplicații telematice pentru serviciile de călători”**

Relevanța cerințelor generale pentru subsistemul „aplicații telematice pentru serviciile de călători” este determinată după cum urmează:

3.3.1. *Compatibilitate tehnică*

Cerința esențială 2.7.1 din anexa III la Directiva 2008/57/CE este îndeplinită, în special, de următoarele puncte:

— punctul 4.2.19: Diferite fișiere și baze de date de referință;

— punctul 4.2.21: Introducere în rețea și comunicare.

3.3.2. *Fiabilitate și disponibilitate*

Cerința esențială 2.7.2 din anexa III la Directiva 2008/57/CE este îndeplinită, în special, de următoarele puncte:

— punctul 4.2.19: Diferite fișiere și baze de date de referință;

— punctul 4.2.21: Introducere în rețea și comunicare.

Însă această cerință esențială, în special metoda utilizată pentru a garanta eficiența aplicațiilor telematice și calitatea serviciilor, reprezintă baza pentru întreaga STI, nelimitându-se doar la capitolele menționate anterior.

3.3.3. *Sănătate*

În ceea ce privește cerința esențială 2.7.3 din anexa III la Directiva 2008/57/CE, prezenta STI nu stabilește cerințe suplimentare față de dispozițiile naționale și europene existente referitoare la normele minime privind ergonomia și protecția sănătății ale unei interfețe între aplicațiile telematice și utilizatori.

3.3.4. *Siguranță*

Cerința esențială 2.7.4 din anexa III la Directiva 2008/57/CE este îndeplinită de următoarele puncte:

— punctul 4.2.19: Diferite fișiere și baze de date de referință;

— punctul 4.2.21: Introducere în rețea și comunicare.

4. CARACTERIZAREA SUBSISTEMULUI

4.1. **Introducere**

Ținând seama de toate cerințele esențiale aplicabile, subsistemul „aplicații telematice pentru serviciile de călători” este caracterizat de următorii parametri de bază descriși în secțiunile care urmează.

4.2. **Specificații funcționale și tehnice ale subsistemului**

4.2.1. *Schimbul de date cu privire la orar*

Acest parametru de bază stabilește modul în care întreprinderea feroviară efectuează schimbul de date cu privire la orar.

Acest parametru de bază asigură punerea la dispoziția unei alte întreprinderi feroviare, părților terțe și organismelor publice a orarelor care conțin elementele de date definite mai jos. De asemenea, acest parametru de bază asigură furnizarea de date exacte și actualizate cu privire la orar de către fiecare întreprindere feroviară.

Dispozițiile acestui parametru de bază se aplică serviciilor de călători ale întreprinderii feroviare.

Acest parametru de bază prezintă următorul proces:

4.2.1.1. **Întreprinderea feroviară pune la dispoziția altor întreprinderi feroviare și părți terțe propriile date cu privire la orar**

Întreprinderea feroviară furnizează toate datele cu privire la orar pentru care se face responsabilă în calitate de transportator unic sau comun și care vizează serviciile de transport care pot fi achiziționate de către populație prin garantarea accesului tuturor întreprinderilor feroviare, părților terțe și organismelor publice. Întreprinderea feroviară se asigură că datele cu privire la orar sunt exacte și actualizate. Datele cu privire la orar sunt disponibile pentru o perioadă de cel puțin douăsprezece luni de la expirare.

În cazul în care o întreprindere feroviară operează un serviciu de transport pentru care este unul dintre transportatorii comuni, întreprinderea feroviară se asigură, împreună cu toți ceilalți transportatori comuni, că datele sale cu privire la orar sunt exacte și actualizate.

Datele cu privire la orar trebuie să conțină, în principal, următoarele:

- principiile fundamentale ale variantelor feroviare;
- reprezentarea unui tren;
- diverse modalități posibile de reprezentare a zilelor de funcționare;
- categoria trenului/modul de serviciu;
- relațiile privind serviciile de transport;
- grupurile de vagoane atașate trenurilor;
- atașare, separare;
- conexiuni directe (conexiune);
- conexiuni directe (modificarea numărului serviciului);
- detalii privind serviciile de transport;
- opriri cu restricții de trafic;
- trenuri de noapte;
- tranzitarea zonelor de fus orar;
- regim de tarificare și detalii privind rezervările;
- furnizor de informații;
- furnizor de rezervări;
- infrastructuri de servicii;
- accesibilitatea trenului (inclusiv graficul privind locurile prioritare, spațiile destinate scaunelor cu roțile, compartimentele de dormit universale – a se vedea STI PMR 4.2.4) – a se vedea secțiunea 4.2.6.1;
- extra servicii;
- conexiune – sincronizarea serviciilor de transport;
- lista gărilor.

Pentru serviciile de transport asupra cărora întreprinderea feroviară are control exclusiv, orarul anual este pus la dispoziția publicului cu cel puțin două luni înainte de intrarea sa în vigoare. În ceea ce privește celelalte servicii de transport, întreprinderea feroviară pune la dispoziția publicului orarul cât mai curând posibil.

Întreprinderea feroviară pune la dispoziția publicului toate modificările aduse orarului anual într-o serie de actualizări cu cel puțin șapte zile înainte de intrarea în vigoare a modificărilor respective. Această obligație este aplicabilă doar dacă modificarea a fost adusă la cunoștința întreprinderii feroviare cu cel puțin șapte zile înainte de intrarea sa în vigoare.

Procesul de mai sus și informațiile aferente trebuie să respecte documentul (documentele) tehnic(e):

— B.4 (a se vedea anexa III).

4.2.2. Schimbul de date privind tarifele

Acest parametru de bază stabilește modul în care întreprinderea feroviară realizează schimbul de date privind tarifele.

Acest parametru de bază asigură furnizarea de date privind tarifele în formatul definit mai jos celorlalte întreprinderi feroviare sau părți terțe autorizate să comercializeze legitimații de transport.

Dispozițiile acestui parametru de bază se aplică tuturor tarifelor pentru călători ale întreprinderii feroviare în vederea vânzărilor naționale, internaționale și străine.

Acest parametru de bază prezintă următorul proces:

4.2.2.1. Întreprinderea feroviară comunică propriile tarife altor întreprinderi feroviare, organisme publice autorizate și părți terțe care sunt autorizate să vândă legitimații de transport

Întreprinderea feroviară furnizează toate tarifele sale (inclusiv tabelele cu tarife) prin garantarea accesului întreprinderilor feroviare și părților terțe pe care le autorizează să comercializeze legitimații de transport în conformitate cu acordurile de distribuție, precum și organismelor publice autorizate. Întreprinderea feroviară se asigură că datele privind tarifele sunt exacte și actualizate.

În cazul în care o întreprindere feroviară operează un serviciu de transport pentru care este unul dintre transportatorii comuni, întreprinderea feroviară se asigură, împreună cu toți ceilalți transportatori comuni, că datele sale privind tarifele sunt exacte și actualizate.

Conținutul principal al datelor privind tarifele destinate vânzărilor internaționale sau străine este definit în anexa IV.

Datele privind tarifele destinate vânzărilor internaționale sau străine se pun în avans la dispoziția întreprinderilor feroviare și a părților terțe autorizate să comercializeze legitimații de transport în conformitate cu acordurile de distribuție, precum și la dispoziția organismelor publice autorizate, cel târziu în intervalul de timp prevăzut în anexa IV.

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă datele privind tarifele destinate vânzărilor internaționale sau străine din documentul (documentele) tehnic(e):

— B.1 (a se vedea anexa III);

— B.2 (a se vedea anexa III);

— B.3 (a se vedea anexa III).

Datele privind tarifele destinate vânzărilor interne se pun în avans la dispoziția întreprinderilor feroviare și a părților terțe autorizate să comercializeze legitimații de transport, precum și la dispoziția organismelor publice autorizate, cel târziu în intervalul de timp prevăzut pentru datele privind tarifele destinate vânzărilor internaționale sau străine.

Procesul de mai sus și informațiile aferente referitoare la datele privind tarifele destinate vânzărilor interne respectă documentul (documentele) tehnic(e) care urmează să fie dezvoltat(e) de agenție (a se vedea anexa II).

4.2.3. Gestionarea informațiilor privind datele de contact ale întreprinderii feroviare

Acest parametru de bază stabilește modul în care întreprinderea feroviară furnizează informații în legătură cu site-ul său web oficial de unde clienții pot obține informații exacte.

Dispozițiile acestui parametru de bază se aplică tuturor întreprinderilor feroviare.

Acest parametru de bază prezintă următorul proces:

4.2.3.1. Întreprinderea feroviară furnizează o parte din datele sale de contact

Întreprinderea feroviară pune la dispoziția celorlalte întreprinderi feroviare, agenției, părților terțe și organismelor publice un set de date care conțin numele transportatorului, codul transportatorului și site-ul său oficial. Site-ul oficial menționat în acest parametru de bază trebuie să poată fi citit automat și să respecte orientările privind accesibilitatea conținutului web. Dacă o întreprindere feroviară operează o unitate economică în comun cu o altă (alte) întreprindere (întreprinderi) feroviară(e), numele unității economice comune, codurile transportatorului și site-ul oficial sunt puse la dispoziția celeilalte întreprinderi feroviare.

În cazul în care o întreprindere feroviară pune informațiile sale cu privire la orar la dispoziția altor întreprinderi feroviare în conformitate cu punctul 4.2.1.1, aceasta se asigură că numele transportatorului din orarul furnizat are un nume de transportator corespondent în setul de date respectiv. În cazul în care intervin modificări, întreprinderea feroviară actualizează conținutul setului de date cât mai curând posibil.

4.2.4. *Gestionarea informațiilor privind condițiile de transport*

Acest parametru de bază stabilește modul în care întreprinderea feroviară gestionează informațiile privind condițiile de transport.

Acest parametru de bază asigură publicarea condițiilor de transport pe site-ul oficial al întreprinderii feroviare.

Dispozițiile acestui parametru de bază se aplică serviciilor de călători ale întreprinderii feroviare.

Acest parametru de bază prezintă următorul proces:

4.2.4.1. Întreprinderea feroviară publică informațiile privind condițiile de transport.

Întreprinderea feroviară publică informații privind:

- condițiile generale de transport feroviar pentru călători (GCC-CIV/PRR);
- propriile condiții de transport;
- un link către Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar;
- modalitățile acceptate de plată;
- condițiile de vânzare și după vânzare, în special în legătură cu schimbul și rambursarea legitimațiilor de transport;
- procedurile de depunere a plângerilor;

cel puțin pe site-ul său oficial. Acest site respectă orientările privind accesibilitatea conținutului web care iau în considerare nevoile persoanelor cu deficiențe auditive și/sau vizuale.

Acest proces este efectuat pentru prima publicare în termen de maximum șase luni de la intrarea în vigoare a prezentei STI. Modificările aduse informațiilor se publică cu cel puțin 6 zile înainte de intrarea lor în vigoare. Întreprinderea feroviară enumeră articolele care au fost modificate față de versiunea anterioară. Cu fiecare astfel de ocazie, întreprinderea feroviară păstrează versiunea precedentă a informațiilor pe site-ul său oficial.

4.2.5. *Gestionarea informațiilor privind transportul bagajelor înregistrate*

Acest parametru de bază stabilește modul în care întreprinderea feroviară asigură furnizarea informațiilor privind transportul bagajelor înregistrate în cazul în care întreprinderea feroviară oferă acest serviciu. Dacă serviciul respectiv nu este oferit, întreprinderea feroviară precizează acest lucru.

Acest parametru de bază asigură punerea la dispoziția călătorilor a informațiilor privind gestionarea bagajelor înregistrate.

Acest parametru de bază prezintă următorul proces:

4.2.5.1. Întreprinderea feroviară publică condițiile privind gestionarea bagajelor înregistrate

Întreprinderea feroviară publică în atenția călătorilor condițiile privind gestionarea bagajelor înregistrate în cazul în care întreprinderea feroviară oferă astfel de servicii. Dacă serviciul respectiv nu este oferit, întreprinderea feroviară publică informează în acest sens. Informațiile în cauză se publică cel puțin pe site-ul oficial al întreprinderii feroviare. Acest site respectă orientările privind accesibilitatea conținutului web care iau în considerare nevoile persoanelor cu deficiențe auditive și/sau vizuale.

Acest proces se efectuează pentru prima publicare în termen de maximum șase luni de la intrarea în vigoare a prezentei STI. Modificările aduse informațiilor se publică cu cel puțin 6 zile înainte de intrarea lor în vigoare. Întreprinderea feroviară enumeră articolele care au fost modificate față de versiunea anterioară. Cu fiecare astfel de ocazie, întreprinderea feroviară păstrează versiunea precedentă a informațiilor pe site-ul său oficial.

4.2.6. Gestionarea informațiilor privind transportul și asistența persoanelor cu mobilitate redusă (PMR)

Acest parametru de bază stabilește modul în care întreprinderea feroviară, vânzătorul de legitimații de transport și/sau gestionarul de gară trebuie să asigure furnizarea informațiilor privind transportul și asistența PMR.

Acest parametru de bază asigură punerea la dispoziția călătorilor a informațiilor privind transportul și asistența PMR. Dacă întreprinderea feroviară utilizează comunicarea informatică în scopul trimiterii unei solicitări privind disponibilitatea/rezervarea serviciului de asistență destinat PMR, sistemul căruia îi este adresată aceasta trebuie să fie cel puțin capabil să gestioneze mesajele în conformitate cu protocolul specificat în documentul tehnic B.10 (a se vedea anexa III). În plus, sistemul trebuie să emită un număr de confirmare pentru rezervarea serviciului de asistență, care este esențial pentru a-i furniza clientului/călătorului garanția și încrederea că serviciul de asistență în cauză va fi realizat și pentru a-și asuma răspunderea în acest sens. Mesajele conțin toate informațiile necesare pentru ca întreprinderea feroviară, vânzătorul de legitimații de transport și/sau gestionarul de gară să emită către PMR un număr de confirmare (pentru fiecare plecare și sosire a trenului) în legătură cu rezervarea serviciului de asistență.

Dispozițiile acestui parametru de bază se aplică după cum urmează: gestionarea informațiilor privind transportul PMR se aplică serviciilor de călători ale întreprinderii feroviare. Dispozițiile acestui parametru de bază privind solicitarea/confirmarea electronică se aplică dacă există un acord prealabil între părțile solicitante și părțile destinate.

Acest parametru de bază prezintă următoarele procese:

4.2.6.1. Întreprinderea feroviară publică informațiile privind accesibilitatea serviciilor feroviare și condițiile de acces la materialul rulant

Întreprinderea feroviară publică următoarele informații:

- tipurile/numerele de tren și/sau numărul liniei de tren (dacă nu există un număr de tren disponibil pentru public) pentru care sunt disponibile facilitățile destinate PMR;
- tipurile și cantitățile minime ale facilităților destinate PMR în trenurile sus-menționate (cum ar fi spații pentru scaunele cu roțile, cabină destinată PMR, toaletă destinată PMR, amplasarea locurilor pentru PMR), în condiții normale de funcționare;
- metodele de solicitare a asistenței pentru îmbarcarea și debarcarea din trenuri (inclusiv perioada de notificare a PMR, adresa, e-mailul, orele de funcționare și numărul de telefon al biroului (birourilor) de asistență destinată PMR), în conformitate cu articolul 24 din Regulamentul privind drepturile călătorilor;
- mărimea și greutatea maximă admisibilă a scaunului cu roțile (inclusiv greutatea PMR);
- condițiile de transport pentru persoanele și/sau animalele însoțitoare;
- condițiile de acces la clădirea și peronoanele gării, inclusiv dacă stația este clasificată drept accesibilă pentru PMR și dacă aceasta este prevăzută cu personal pentru asistența PMR;

cel puțin pe site-ul său oficial. Acest site respectă orientările privind accesibilitatea conținutului web care iau în considerare nevoile persoanelor cu deficiențe auditive și/sau vizuale.

Acest proces se efectuează pentru prima publicare în termen de maximum șase luni de la intrarea în vigoare a prezentei STI. Modificările aduse informațiilor sunt publicate cu cel puțin 6 zile înainte de intrarea lor în vigoare. Întreprinderea feroviară enumeră articolele care au fost modificate față de versiunea anterioară. Cu fiecare astfel de ocazie, întreprinderea feroviară păstrează versiunea precedentă a informațiilor pe site-ul său oficial.

4.2.6.2. Întreprinderea feroviară sau vânzătorul de legitimații de transport trimite sistemului (sistemelor) destinatar(e) o solicitare privind disponibilitatea/rezervarea serviciului de asistență destinat PMR

Dacă întreprinderea feroviară sau vânzătorul de legitimații de transport utilizează comunicarea informatică în scopul trimerii unei solicitări privind disponibilitatea/rezervarea serviciului de asistență destinat PMR, solicitarea trebuie să respecte dispozițiile relevante.

Posibilitatea rezervării serviciului de asistență destinat PMR trebuie să facă obiectul unui acord comercial între transportatorul (transportatorii) și distribuitorul (distribuitorii) implicați. Astfel de acorduri pot include taxe, standarde tehnice și de siguranță, limitări specifice privind trenurile, originea/destinația, tarifele, canalele de vânzare etc.

Pe baza unui acord între părțile implicate, sistemul de distribuție solicitant trimite sistemului solicitări privind disponibilitatea/rezervarea trenului relevant în ceea ce privește tipul de asistență specificat.

Principalele tipuri de solicitări sunt:

- solicitarea de disponibilitate;
- solicitarea de rezervare;
- solicitarea de anulare parțială;
- solicitarea de anulare integrală.

Acest proces se efectuează în urma solicitării transmise de către un client sistemului care aparține întreprinderii feroviare sau vânzătorului de legitimații de transport.

Elementele de date și conținutul informațiilor din mesajul utilizat pentru îndeplinirea obligațiilor respectă:

- fie elementele definite în documentul tehnic B.10 (a se vedea anexa III), caz în care toate sistemele destinate trebuie să fie capabile să înțeleagă solicitarea și să răspundă;
- fie alte tipuri de standarde, caz în care sistemul destinatar trebuie să fie capabil să înțeleagă solicitarea și să răspundă doar dacă există un acord specific cu sistemul solicitant.

4.2.6.3. Sistemul destinatar trimite un răspuns privind disponibilitatea/rezervarea serviciului de asistență destinat PMR

Dacă întreprinderea feroviară utilizează comunicarea informatică în scopul trimerii unui răspuns privind disponibilitatea/rezervarea serviciului de asistență destinat PMR, răspunsul trebuie să respecte termenii și condițiile procesului respectiv.

Dacă o solicitare de rezervare a serviciului de asistență PMR a fost formulată corespunzător, în conformitate cu procesul descris mai sus, sistemul destinatar trimite sistemului solicitant un răspuns privind disponibilitatea/rezervarea tipului de asistență solicitat.

Principalele tipuri de răspunsuri privind rezervarea sunt:

- răspunsul privind disponibilitatea;
- confirmarea solicitării de rezervare;

- confirmarea solicitării de anulare parțială;
- confirmarea solicitării de anulare integrală;
- răspunsul negativ.

Acest proces se efectuează ca răspuns la o solicitare primită de către sistemul destinat în conformitate cu procesul descris mai sus.

Elementele de date și conținutul informațiilor din mesajul utilizat pentru îndeplinirea obligațiilor respectă:

- fie elementele definite în documentul tehnic B.10 (a se vedea anexa III);
- fie alte tipuri de standarde;

în conformitate cu protocolul utilizat de către sistemul solicitant.

4.2.7. *Gestionarea informațiilor privind transportul de biciclete*

Acest parametru de bază stabilește modul în care întreprinderea feroviară asigură furnizarea de informații privind transportul de biciclete.

Acest parametru de bază asigură punerea la dispoziția călătorilor a informațiilor privind transportul de biciclete. Sistemul de atribuire trebuie să fie capabil să gestioneze cel puțin mesajele în conformitate cu protocolul specificat în documentul tehnic B.5 (a se vedea anexa III).

Dispozițiile acestui parametru de bază se aplică după cum urmează: gestionarea informațiilor privind transportul de biciclete se aplică pentru serviciile de călători ale întreprinderii feroviare care oferă acest serviciu. Dispozițiile acestui parametru de bază privind solicitarea/confirmarea electronică se aplică dacă există un acord prealabil între părțile solicitante și părțile prestatoare în legătură cu furnizarea serviciilor pentru care acest tip de transport poate fi rezervat sau face obiectul unei rezervări obligatorii.

Acest parametru de bază prezintă următoarele procese:

4.2.7.1. *Întreprinderea feroviară publică condițiile privind gestionarea bicicletelor*

Întreprinderea feroviară publică în atenția călătorilor condițiile privind transportul de biciclete în cazul în care întreprinderea feroviară oferă astfel de servicii. Informațiile se publică cel puțin pe site-ul oficial al întreprinderii feroviare. Acest site respectă orientările privind accesibilitatea conținutului web care iau în considerare nevoile persoanelor cu deficiențe auditive și/sau vizuale. Aceste condiții cuprind cel puțin

- tipurile/numerele de tren sau numărul liniei de tren (dacă nu există un număr de tren disponibil pentru public) pentru care este disponibil transportul de biciclete;
- orele/perioadele de timp specifice în care este permis transportul de biciclete;
- taxele privind transportul de biciclete;
- dacă o rezervare specifică pentru spațiul de depozitare a bicicletelor în tren este disponibilă sau obligatorie (inclusiv perioada de notificare privind bicicleta, orele de funcționare, e-mailul și/sau numărul de telefon).

Prima publicare a acestor condiții are loc în maximum șase luni de la intrarea în vigoare a prezentei STI. Modificările aduse informațiilor sunt publicate cu cel puțin șase zile înainte de intrarea lor în vigoare. Întreprinderea feroviară enumeră articolele care au fost modificate față de versiunea anterioară. Cu fiecare astfel de ocazie, întreprinderea feroviară păstrează versiunea precedentă a informațiilor pe site-ul său oficial.

4.2.7.2. O întreprindere feroviară sau un vânzător de legitimații de transport trimite sistemului de atribuire a rezervării o solicitare privind disponibilitatea/rezervarea serviciului de transport de biciclete

Posibilitatea rezervării acestui serviciu face obiectul unui acord comercial între transportatorul (transportatorii) și distribuitorul (distribuitorii) implicați. Astfel de acorduri pot include tarife, standarde tehnice și de siguranță, limitări specifice privind trenurile, originea/destinația, tarifele, canalele de vânzare etc.

Dacă întreprinderea feroviară sau vânzătorul de legitimații utilizează comunicarea informatică în scopul trimerii unei solicitări privind disponibilitatea/rezervarea serviciului de transport de biciclete, această comunicare respectă cerințele procesului respectiv.

Pe baza unui acord între părțile implicate, sistemul de distribuție solicitant trimite sistemului de atribuire solicitări privind transportul specific de biciclete în legătură cu disponibilitatea/rezervarea trenului în cauză.

Principalele tipuri de solicitări de rezervare sunt:

- verificarea disponibilității;
- solicitarea de rezervare;
- solicitarea de anulare parțială;
- solicitarea de anulare integrală.

Acest proces se efectuează în urma solicitării transmise de către un client sistemului de distribuție al întreprinderii feroviare.

Elementele de date și conținutul informațiilor din mesajul utilizat pentru îndeplinirea obligațiilor respectă:

- fie definițiile din documentul tehnic B.5 (a se vedea anexa III), caz în care toate sistemele de atribuire trebuie să fie capabile să înțeleagă solicitarea și să răspundă;
- fie alte tipuri de standarde, caz în care sistemul de atribuire trebuie să fie capabil să înțeleagă solicitarea și să răspundă doar dacă a fost încheiat în prealabil un acord specific cu sistemul de distribuție solicitant.

4.2.7.3. Sistemul de atribuire a rezervării trimite răspunsul privind disponibilitatea/rezervarea serviciului de transport de biciclete

Dacă întreprinderea feroviară utilizează comunicarea informatică în scopul trimerii unui răspuns privind disponibilitatea/rezervarea serviciului de transport de biciclete, aceasta urmează instrucțiunile relevante din procesul respectiv.

Dacă o solicitare de rezervare a spațiilor pentru biciclete a fost formulată corect, în conformitate cu procesul descris mai sus, sistemul de atribuire trimite sistemului de distribuție solicitant un răspuns privind disponibilitatea/rezervarea trenului solicitat.

Principalele tipuri de răspunsuri privind rezervarea sunt:

- răspunsul privind disponibilitatea;
- confirmarea solicitării de rezervare;
- confirmarea solicitării de anulare parțială;
- confirmarea solicitării de anulare integrală;
- răspunsul negativ.

Acest proces se efectuează ca răspuns la o solicitare primită de către sistemul de atribuire în conformitate cu procesul descris mai sus.

Elementele de date și conținutul informațiilor din mesajul utilizat pentru îndeplinirea obligațiilor respectă:

- fie informațiile din documentul tehnic B.5 (a se vedea anexa III);
- fie alte tipuri de standarde;

în conformitate cu protocolul utilizat de către sistemul de atribuire solicitant.

4.2.8. *Gestionarea informațiilor privind transportul de mașini*

Acest parametru de bază stabilește modul în care întreprinderea feroviară asigură furnizarea informațiilor privind transportul de mașini/motociclete (în continuare, cuvântul „mașini” include și motocicletele) în cazul în care întreprinderea feroviară oferă acest serviciu.

Acest parametru de bază asigură punerea la dispoziția călătorilor a informațiilor privind transportul de mașini. Sistemul de atribuire trebuie să fie capabil să gestioneze cel puțin mesajele în conformitate cu protocolul specificat în documentul tehnic B.5 (a se vedea anexa III).

Dispozițiile acestui parametru de bază se aplică după cum urmează: gestionarea informațiilor privind transportul de mașini se aplică pentru serviciile de călătorii ale întreprinderii feroviare care oferă acest serviciu. Dispozițiile acestui parametru de bază privind solicitarea/confirmarea electronică se aplică dacă există un acord prealabil între părțile solicitante și părțile prestatoare în legătură cu furnizarea serviciilor pentru care acest tip de transport poate fi rezervat sau face obiectul unei rezervări obligatorii.

Acest parametru de bază se aplică după cum urmează:

4.2.8.1. *Întreprinderea feroviară publică condițiile privind gestionarea mașinilor*

Întreprinderea feroviară informează călătorii cu privire la condițiile privind transportul de mașini în cazul în care întreprinderea feroviară oferă acest serviciu. Informațiile sunt publicate cel puțin pe site-ul oficial al întreprinderii feroviare. Acest site respectă orientările privind accesibilitatea conținutului web care iau în considerare nevoile persoanelor cu deficiențe auditive și/sau vizuale.

Aceste condiții cuprind cel puțin:

- tipurile/numerele de tren pentru care este disponibil transportul de mașini;
- orele/perioadele de timp specifice în care este permis transportul de mașini;
- tarifele standard pentru transportul de mașini (inclusiv tarifele pentru atribuirea unui loc călătorilor, în cazul în care acest serviciu este oferit de către întreprinderea feroviară);
- adresa și ora specifică de îmbarcare a mașinilor în tren;
- adresa specifică și ora de sosire a trenului în stația de destinație;
- mărimea, greutatea și alte limitări privind transportul de mașini.

Prima publicare are loc în maximum șase luni de la intrarea în vigoare a prezentei STI. Modificările aduse informațiilor trebuie publicate cu cel puțin șase zile înainte de intrarea lor în vigoare. Întreprinderea feroviară enumeră articolele care au fost modificate. Cu fiecare astfel de ocazie, întreprinderea feroviară păstrează versiunea precedentă a informațiilor pe site-ul său oficial.

4.2.8.2. Întreprinderea feroviară sau vânzătorul de legitimații de transport trimite sistemului de rezervare o solicitare privind disponibilitatea/rezervarea serviciului de transport de mașini

Posibilitatea rezervării acestui serviciu face obiectul unui acord comercial între transportatorul (transportatorii) și distribuitorul (distribuitorii) implicați. Astfel de acorduri pot include taxe, standarde tehnice și de siguranță, limitări specifice privind trenurile, originea/destinația, tarifele, canalele de vânzare etc.

Dacă întreprinderea feroviară sau vânzătorul de legitimații de transport utilizează comunicarea informatică în scopul trimerii unei solicitări privind disponibilitatea/rezervarea serviciului de transport de mașini, aceasta respectă dispozițiile privind procesul respectiv.

Pe baza unui acord prealabil între părțile implicate, sistemul de distribuție solicitant trimite sistemului de atribuire solicitări privind transportul specific de mașini în legătură cu disponibilitatea/rezervarea trenului în cauză.

Principalele tipuri de solicitări de rezervare sunt:

- solicitarea privind disponibilitatea;
- solicitarea de rezervare;
- solicitarea de anulare parțială;
- solicitarea de anulare integrală.

Acest proces se efectuează în urma cererii trimise de către client sistemului de distribuție al întreprinderii feroviare.

Elementele de date și conținutul informațiilor din mesajul utilizat pentru îndeplinirea obligațiilor respectă:

- fie elementele definite în documentul tehnic B.5 (a se vedea anexa III), caz în care toate sistemele de atribuire trebuie să fie capabile să înțeleagă cererea și să răspundă;
- fie alte tipuri de standarde, caz în care sistemul de atribuire trebuie să fie capabil să înțeleagă cererea și să răspundă doar dacă există un acord specific cu sistemul de distribuție solicitant.

4.2.8.3. Sistemul de atribuire a rezervării trimite răspunsul privind disponibilitatea/rezervarea serviciului de transport de mașini

Dacă întreprinderea feroviară utilizează comunicarea informatică în scopul trimerii răspunsurilor privind disponibilitatea/rezervarea serviciului de transport de mașini, aceasta respectă dispozițiile privind procesul respectiv.

Dacă o solicitare de rezervare a serviciului de transport de mașini a fost formulată corespunzător, în conformitate cu procesul descris mai sus, sistemul de atribuire trimite sistemului de distribuție solicitant un răspuns privind disponibilitatea/rezervarea trenului solicitat.

Principalele tipuri de răspunsuri privind rezervarea sunt:

- răspunsul privind disponibilitatea;
- confirmarea solicitării de rezervare;
- confirmarea solicitării de anulare parțială;
- confirmarea solicitării de anulare integrală;
- răspunsul negativ.

Acest proces se efectuează ca răspuns la solicitarea primită de sistemul de atribuire în conformitate cu procesul descris mai sus.

Elementele de date și conținutul informațiilor din mesajul utilizat pentru îndeplinirea obligațiilor respectă:

— fie elementele definite în documentul tehnic B.5 (a se vedea anexa III);

— fie alte tipuri de standarde;

în conformitate cu protocolul utilizat de către sistemul de distribuție solicitant.

4.2.9. Gestionarea disponibilității/rezervării

Acest parametru de bază stabilește modul în care întreprinderea feroviară gestionează rezervările de locuri pentru călători. Diversele tipuri de locuri [cum ar fi locurile, cușetele, vagoanele de dormit, locurile prioritare, spațiile destinate scaunelor cu rotile, compartimentele de dormit universale (a se vedea secțiunea STI PMR 4.2.4)] sunt denumite în continuare „locuri”, cu excepția cazului în care sunt necesare informații mai specifice. Rezervările privind transportul de biciclete, mașini și asistența PMR sunt descrise în cadrul parametrilor de bază separați din capitole distincte.

Rezervarea locurilor poate viza simpla rezervare a unui loc, pe lângă contractul de transport, sau poate face parte dintr-o tranzacție combinată care include atât punerea la dispoziția călătorului a unui loc, cât și contractul de transport.

Acest parametru de bază asigură schimbul de informații corespunzătoare privind disponibilitatea și rezervarea între întreprinderile feroviare responsabile cu eliberarea și atribuirea legitimațiilor de transport. Sistemul de atribuire trebuie să fie capabil să gestioneze cel puțin mesajele în conformitate cu protocolul specificat în documentul tehnic B.5 (a se vedea anexa III).

Dispozițiile acestui parametru de bază se aplică în cazul în care există un acord prealabil între părțile solicitante și părțile prestatoare cu privire la serviciile care pot fi rezervate sau fac obiectul unei rezervări obligatorii.

Acest parametru de bază implică următoarele procese:

4.2.9.1. Întreprinderea feroviară sau vânzătorul de legitimații de transport trimite sistemului de atribuire a rezervării o solicitare privind disponibilitatea/rezervarea

Posibilitatea efectuării unei rezervări face obiectul unui acord comercial între transportatorul (transportatorii) și distribuitorul (distribuitorii) implicați. Astfel de acorduri pot include taxe, standarde tehnice și de siguranță, limitări specifice privind trenurile, originea/destinația, tarifele, canalele de vânzare etc.

Pe baza unui acord prealabil între părțile implicate, sistemul de distribuție solicitant trimite sistemului de atribuire solicitări privind disponibilitatea/rezervarea trenului relevant pentru tipul de loc.

Principalele tipuri de solicitări de rezervare sunt:

— întrebări în legătură cu disponibilitatea;

— solicitarea de rezervare;

— solicitarea de anulare parțială;

— solicitarea de anulare integrală.

Acest proces se efectuează în urma solicitării transmise de către un client sistemului de distribuție al întreprinderii feroviare.

Elementele de date și conținutul informațiilor din mesajul utilizat pentru îndeplinirea obligațiilor respectă:

- fie elementele stabilite în documentul tehnic B.5 (a se vedea anexa III), caz în care toate sistemele de atribuire trebuie să fie capabile să înțeleagă solicitarea și să răspundă;
- fie alte tipuri de standarde, caz în care sistemul de atribuire trebuie să fie capabil să înțeleagă solicitarea și să răspundă doar dacă există un acord specific cu sistemul de distribuție solicitant.

4.2.9.2. Sistemul de atribuire a rezervării trimite răspunsul privind disponibilitatea/rezervarea

Dacă o cerere de rezervare a locurilor a fost formulată corespunzător, în conformitate cu procesul descris mai sus, sistemul de atribuire trimite sistemului de distribuție solicitant un răspuns privind disponibilitatea/rezervarea trenului solicitat.

Principalele tipuri de răspunsuri privind rezervarea sunt:

- răspunsul privind disponibilitatea;
- confirmarea solicitării de rezervare;
- confirmarea solicitării de anulare parțială;
- confirmarea solicitării de anulare integrală;
- propunerea de înlocuire;
- răspunsul negativ.

Acest proces este efectuat ca răspuns la o solicitare primită de sistemul de atribuire în conformitate cu procesul descris mai sus.

Elementele de date și conținutul informațiilor din mesajul utilizat pentru îndeplinirea obligațiilor respectă:

- fie elementele definite în documentul tehnic B.5 (a se vedea anexa III);
- fie alte tipuri de standarde;

în conformitate cu protocolul utilizat de sistemul de distribuție solicitant.

4.2.10. Gestionarea elementelor de securitate pentru distribuția produselor

Acest parametru de bază specifică modul în care întreprinderea feroviară de atribuire generează elementele de securitate pentru distribuția produselor sale.

Acest parametru de bază trebuie să asigure că întreprinderea feroviară și călătorii obțin la momentul potrivit din partea întreprinderii feroviare de atribuire informațiile și referințele privind securitatea necesare pentru diferitele tipuri de legitimații de transport.

Acest parametru de bază prezintă următoarele procese:

4.2.10.1. Sistemul de atribuire creează un element de securitate pentru distribuția electronică

Dacă o întreprindere feroviară emite o legitimație de transport/rezervare care respectă CIV, personalul biroului/agenției/vanzătorului cu amănuntul din transportul feroviar sau sistemul de distribuție al întreprinderii feroviare generează informațiile privind securitatea care urmează să fie introduse în legitimația de transport/rezervare.

Acest proces se efectuează încă din momentul în care statusul rezervării și datele privind tranzacția de vânzare au fost trimise cu succes sistemului de distribuție al întreprinderilor feroviare convenite.

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă:

- standardul care vizează gestionarea elementelor de securitate pentru distribuția produsului care se află în curs de elaborare. Prin urmare, acesta rămâne un punct deschis și este menționat în anexa II.

4.2.10.2. Sistemul de atribuire creează un număr de referință al dosarului pentru distribuția electronică destinată întreprinderilor feroviare

Dacă o întreprindere feroviară emite o legitimație de transport/rezervare care respectă CIV, biroul/agenția/vânzătorul cu amănuntul din transportul feroviar sau sistemul de distribuție al întreprinderii feroviare generează un număr de referință al fișierului pentru recuperarea legitimației de transport/rezervării și introduce toate informațiile privind legitimația de transport în propriul sistem de distribuție.

Acest proces se efectuează încă din momentul în care statusul rezervării și datele privind tranzacția de vânzare au fost trimise cu succes sistemului de distribuție al întreprinderilor feroviare convenite.

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă:

- standardul care vizează gestionarea elementelor de securitate pentru distribuția produsului care se află în curs de elaborare. Prin urmare, acesta rămâne un punct deschis și este menționat în anexa II.

4.2.10.3. Sistemul de atribuire creează un număr de referință al fișierului pentru distribuția electronică destinată călătorilor

Dacă o întreprindere feroviară emite o legitimație de transport/rezervare care respectă CIV, biroul/agenția/vânzătorul cu amănuntul din transportul feroviar sau sistemul de distribuție al întreprinderii feroviare generează un număr de referință al fișierului și îl introduce în legitimația de transport/rezervare.

Acest proces se efectuează încă din momentul în care statusul rezervării și datele privind tranzacția de vânzare au fost trimise cu succes sistemului de distribuție al întreprinderilor feroviare convenite.

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă:

- standardul care vizează gestionarea elementelor de securitate pentru distribuția produsului care se află în curs de elaborare. Prin urmare, acesta rămâne un punct deschis și este menționat în anexa II.

4.2.11. Furnizarea produsului către client după achiziționarea sa (realizare)

Acest parametru de bază stabilește toate metodele directe și indirecte posibile de realizare care au legătură cu legitimația de transport și/sau rezervarea și cu mijloacele utilizate (de exemplu, pe suport de hârtie).

Acest parametru de bază garantează faptul că emitentul sau vânzătorul de legitimații de transport emite legitimațiile de transport în conformitate cu standardele care asigură interoperabilitatea între întreprinderile feroviare. În scopul emiterii de legitimații de transport pentru vânzări internaționale și străine, întreprinderile feroviare utilizează cel puțin una dintre modalitățile de realizare enumerate la punctul 4.2.11.1 Realizare – directă – pentru vânzări internaționale și străine și la punctul 4.2.11.2 Realizare – indirectă – pentru vânzări internaționale și străine.

Dispozițiile acestui parametru de bază trebuie să se aplice cel puțin în ceea ce privește tarifele pentru vânzări internaționale și străine.

4.2.11.1. Realizare – directă – pentru vânzări internaționale și străine

Acest proces este o alternativă la procesul 4.2.11.2 Realizare – indirectă – pentru vânzări internaționale și străine.

Întreprinderea feroviară acceptă cel puțin legitimațiile de transport în conformitate cu definiția din documentul tehnic B.6 (a se vedea anexa III), cu excepția cazului în care legitimația de transport în cauză nu corespunde traseului aflat în curs de desfășurare, iar întreprinderea feroviară are motive întemeiate să suspecteze că se comite o fraudă, precum și în cazul în care legitimația de transport nu este utilizată în conformitate cu condițiile de transport de la punctul 4.2.4

Principalele tipuri de legitimații de transport emise sunt specificate în documentul tehnic B.6 din anexa III:

- legitimații de transport și rezervare;
- doar legitimații de transport;
- doar rezervare;
- suplimente;
- actualizare;
- schimbarea itinerarului;
- permis de îmbarcare;
- tarife speciale în legătură cu cardurile de tren;
- legitimații de transport pentru grupuri;
- permise feroviare internaționale de diferite tipuri;
- cupon pentru vehiculele însoțite;
- bon de călătorie pentru compensație.

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă documentul (documentele) tehnic(e):

- B.6 (a se vedea anexa III).

4.2.11.2. Realizare – indirectă – pentru vânzări internaționale și străine

Acest proces este o alternativă la procesul 4.2.11.1 Realizare – directă – pentru vânzări internaționale și străine

Dacă întreprinderea feroviară face vânzări prin realizare indirectă pentru una dintre următoarele metode, aceasta trebuie să utilizeze următoarele standarde:

- transmisia electronică care respectă CIV (legitimație de transport achiziționată la plecare),
- confirmarea pe listă care respectă CIV,
- legitimația de transport în format A4 care respectă CIV prin intermediul transmisiei electronice.

Tipurile principale de legitimații de transport emise sunt:

- legitimație de transport cu dată deschisă (exclusiv pentru călătorie);
- legitimație de transport cu dată deschisă + rezervare (călătorie și rezervare);
- legitimație de transport cu dată deschisă + supliment (călătorie și supliment);
- legitimație de transport cu dată deschisă + rezervare + supliment (călătorie, rezervare și supliment);
- legitimație de transport cu preț global (călătorie și rezervare).

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă următorul (următoarele) document(e) tehnic(e):

- B.6 (a se vedea anexa III);
- B.7 (a se vedea anexa III);
- standardul european privind „legitimația de transport achiziționată la plecare” și „confirmarea pe listă” sunt încă în curs de elaborare. Prin urmare, acesta rămâne un punct deschis și este menționat în anexa II.

4.2.11.3. Realizare – directă – vânzări interne

Acesta este un punct deschis (a se vedea anexa II).

4.2.11.4. Realizare – indirectă – vânzări interne

Acesta este un punct deschis (a se vedea anexa II).

4.2.12. Gestionarea furnizării de informații în zona gării

Acest parametru de bază stabilește modul în care gestionarul de gară furnizează clientului, în zona gării, informații privind circulația trenurilor.

Dispozițiile se aplică doar dacă există o reinnoire, o actualizare majoră sau o nouă instalare a anunțurilor vocale și/sau a sistemelor de afișaj.

Dispozițiile acestui parametru de bază se aplică cel puțin pentru gările în care opresc trenurile care efectuează servicii internaționale.

Acest parametru de bază prezintă următoarele procese:

4.2.12.1. Gestionarul de gară informează clienții în perimetrul gării

În ceea ce privește informațiile referitoare la plecările trenurilor, gestionarii de gară furnizează clienților următoarele informații în perimetrul gării:

- tipul și/sau numărul trenului;
- stația (stațiile) de destinație;
- și, după caz, oprirea (opririle) în stații intermediare;
- peronul sau linia;
- ora de plecare prevăzută.

În cazul în care există anumite abateri de la informațiile privind plecările trenurilor, gestionarii de gară furnizează, în perimetrul gării, cel puțin următoarele informații:

- tipul și/sau numărul trenului;
- stația (stațiile) de destinație;
- ora de plecare prevăzută;
- abaterea de la plan.

În ceea ce privește informațiile referitoare la destinația trenurilor, gestionarul de gară furnizează cel puțin următoarele informații:

- stația (stațiile) de origine;
- ora de sosire în gara de destinație;
- tipul și/sau numărul trenului,
- peronul sau linia de sosire.

În cazul în care există anumite abateri privind trenurile la sosire, gestionarul de gară furnizează cel puțin următoarele informații pentru aceste trenuri:

- tipul și/sau numărul trenului;
- stația (stațiile) de origine;
- ora de sosire prevăzută;
- abaterea de la plan.

Abaterile de la plan cuprind:

- întârzieri materiale;
- schimbarea liniei sau a peronului;
- anularea integrală sau parțială a trenului;
- redirecționarea trenului.

Gestionarul de gară decide, în conformitate cu acordurile încheiate între întreprinderile feroviare și/sau administratorii de infrastructură:

- tipul sistemului de informare (afișaj și/sau anunț vocal);
- momentul în care este furnizată informația;
- locul în care va fi instalat sistemul de informare în perimetrul gării.

În conformitate cu un acord contractual, întreprinderile feroviare și/sau administratorii de infrastructură furnizează în timp util gestionarului de gară informații privind abaterile.

4.2.13. Gestionarea furnizării de informații în zona vehiculelor

Acest parametru de bază stabilește modul în care întreprinderile feroviare furnizează, în zona vehiculelor, informații privind circulația trenurilor.

Dispozițiile se aplică materialului rulant nou, reînnoit sau actualizat, în cazul reînnoirii sau instalării sistemelor de informare (anunțuri vocale și/sau afișaje).

Dispozițiile acestui parametru de bază se aplică cel puțin tuturor trenurilor care efectuează servicii internaționale.

Acest parametru de bază prezintă următoarele procese:

4.2.13.1. Întreprinderea feroviară informează călătorii la bordul trenului

Întreprinderea feroviară furnizează călătorilor din tren:

- în stația de plecare și în principalele stații intermediare de oprire;
- tipul și/sau numărul trenului;
- destinația (destinațiile) finală (finale);
- atunci când este posibil, stațiile intermediare de oprire;
- întârzierea materială;
- motivele întârzierii, dacă acestea sunt cunoscute.

Înainte de sosirea în fiecare stație intermediară de oprire:

- următoarea oprire (numele gării).

Înainte de sosirea în principalele stații intermediare și în stația de destinație:

- următoarea oprire (numele gării);
- ora de sosire planificată;
- ora de sosire estimată și/sau alte informații privind întârzierile;
- următoarele servicii principale de conexiune (la discreția întreprinderii feroviare).

Întreprinderea feroviară ia hotărâri cu privire la:

- tipul sistemului de informare (afișaj și/sau anunțuri vocale);
- momentul în care este furnizată informația;
- locul în care vor fi instalate dispozitivele de informare în interiorul trenului.

4.2.14. Pregătirea trenului

Acest parametru de bază stabilește modul în care întreprinderea feroviară trebuie să informeze administratorul de infrastructură că trenul este pregătit pentru a accesa rețeaua în momentul în care au fost îndeplinite sarcinile privind plecarea trenului definite la punctul 4.2.3.3 din STI OPE sau când numărul trenului a fost schimbat.

Dispozițiile acestui parametru de bază se aplică tuturor trenurilor care aparțin întreprinderii feroviare.

Acest parametru de bază prezintă următoarele procese:

4.2.14.1. Mesajul „tren pregătit” pentru toate trenurile

Întreprinderea feroviară trimite administratorului de infrastructură mesajul „tren pregătit” de fiecare dată când un tren este pregătit să acceseze rețeaua pentru prima oară, cu excepția cazului în care, în temeiul reglementărilor naționale, administratorul de infrastructură acceptă orarul drept mesaj „tren pregătit”. În acest caz, întreprinderea feroviară informează cât mai curând posibil administratorul de infrastructură și, după caz, gestionarul de gară dacă trenul nu este pregătit.

Mesajele cuprind cel puțin:

- numărul trenului și/sau numărul trasei;
- mențiunea „tren pregătit”, care precizează faptul că trenul a fost pregătit și poate circula.

Alte elemente, cum ar fi:

- punctul de plecare al trasei, împreună cu ora pentru care a fost solicitată trasa;
- punctul de destinație al trasei, împreună cu ora la care trenul propus urmează să sosească la destinație.

pot fi transmise în același mesaj.

Procesul de mai sus și informațiile aferente trebuie să respecte cel puțin mesajul „tren pregătit” din documentul (documentele) tehnic(e):

- B.30 (a se vedea anexa III).

În plus, pot fi utilizate în același scop și alte standarde în vigoare dacă părțile implicate au încheiat un acord specific prin care autorizează utilizarea standardelor respective.

4.2.15. *Informații și prognoza privind circulația trenului*

Acest parametru de bază stabilește informațiile privind circulația trenului și prognoza privind circulația trenului. Acesta trebuie să prevadă modul în care se realizează dialogul între administratorul de infrastructură și întreprinderea feroviară, precum și între întreprinderea feroviară și gestionarul de gară, în vederea furnizării reciproce de informații privind circulația trenului și de prognoze privind circulația trenului.

Acest parametru de bază stabilește modul în care administratorul de infrastructură trebuie să trimită, la momentul oportun, informațiile privind circulația trenului întreprinderii feroviare și următorului administrator de infrastructură implicat în exploatarea trenului.

Informațiile privind circulația trenului servesc la furnizarea de detalii privind starea actuală a trenului la punctele de raportare convenite prin contract.

Prognoza privind circulația trenului este utilizată pentru a trimite informații în legătură cu ora estimată la punctele de prognoză convenite prin contract. Administratorul de infrastructură transmite mesajul către întreprinderea feroviară și următorul administrator de infrastructură implicat în exploatarea trenului. Întreprinderile feroviare și/sau administratorii de infrastructură furnizează în timp util gestionarului de gară informațiile referitoare la prognoza privind circulația trenului, în conformitate cu acordul contractual.

Contractul privind trasa precizează punctele de raportare pentru deplasarea trenului.

Acest parametru de bază descrie conținutul mesajului și nu stabilește procesul de generare a prognozei privind circulația trenului.

Dispozițiile acestui parametru de bază se aplică tuturor trenurilor care aparțin întreprinderii feroviare.

Acest parametru de bază prezintă următoarele procese:

4.2.15.1. Informații privind circulația trenului pentru toate trenurile

Administratorul de infrastructură trimite întreprinderii feroviare mesajul „informații privind circulația trenului”. Acest proces se efectuează de îndată ce trenul ajunge în punctele de raportare convenite prin contract în care trebuie să se furnizeze informații privind circulația trenului. Un punct de raportare convenit poate fi, printre altele, un punct de predare, o gară sau destinația finală a trenului.

Conținutul principal al mesajului este:

- numărul trenului și/sau al trasei (numărul de identificare a trenului);
- ora prevăzută și ora reală la punctul de raportare convenit;
- identificarea punctului de raportare;
- etapa în care se află trenul la punctul de raportare (sosire, plecare, tranzit, plecare din gara de origine, sosire la destinația finală).

Alte elemente, cum ar fi:

- deviația delta de la ora prevăzută în rezervare (în minute);
- după caz, motivul întârzierii;

pot fi transmise în același mesaj.

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă cel puțin mesajul „informații privind circulația trenului” din documentul (documentele) tehnic(e):

- B.30 (a se vedea anexa III).

În plus, pot fi utilizate în același scop și alte standarde în vigoare dacă părțile implicate au încheiat un acord specific prin care autorizează utilizarea standardelor respective.

4.2.15.2. Prognoza privind circulația trenului pentru toate trenurile

Administratorul de infrastructură trimite întreprinderii feroviare mesajul „prognoză privind circulația trenului”.

Acest proces se efectuează de îndată ce trenul ajunge în punctele de raportare convenite prin contract în care trebuie să se furnizeze o prognoză. Un punct de prognoză convenit poate fi, printre altele, un punct de predare sau o gară. Prognoza privind circulația trenului poate fi transmisă, de asemenea, înainte de punerea în mișcare a trenului. În ceea ce privește întârzierile suplimentare care se produc între două puncte de raportare, trebuie definit prin contract un prag între întreprinderea feroviară și administratorul de infrastructură către care trebuie trimisă prognoza inițială sau o prognoză nouă. Dacă întârzierea nu este cunoscută, administratorul de infrastructură trebuie să trimită un „mesaj de întrerupere a serviciului” (a se vedea punctul 4.2.16 Informații privind întreruperea serviciului).

Mesajul de prognoză privind circulația trenului trebuie să furnizeze ora prevăzută pentru punctele de prognoză convenite.

Întreprinderile feroviare și/sau administratorii de infrastructură furnizează în timp util gestionarului de gară informațiile referitoare la prognoza privind circulația trenului, în conformitate cu acordul contractual.

Administratorul de infrastructură trimite mesajul următorului administrator de infrastructură implicat în exploatarea trenului.

Mesajul conține cel puțin:

- numărul trenului și/sau numărul trasei (numărul de identificare a trenului);
- pentru fiecare punct de prognoză convenit:
 - ora prevăzută și ora preconizată;
 - identificarea punctului de prognoză convenit;
 - etapa în care se află trenul la punctul de prognoză convenit (sosire, plecare, tranzit, sosire la destinația finală).

Alte elemente, cum ar fi:

- deviația delta estimată de la ora prevăzută în rezervare (în minute);
- transmiterea motivelor privind întârzierea, dacă sunt disponibile;

pot fi trimise în același mesaj.

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă cel puțin mesajul „prognoză privind circulația trenului” din documentul (documentele) tehnic(e):

- B.30 (a se vede anexa III).

În plus, pot fi utilizate în același scop și alte standarde în vigoare dacă părțile implicate au încheiat un acord specific prin care autorizează utilizarea standardelor respective.

4.2.16. Informații privind întreruperea serviciului

Acest parametru de bază stabilește modul în care sunt prelucrate informațiile privind întreruperea serviciului între întreprinderea feroviară și administratorul de infrastructură.

Dispozițiile acestui parametru de bază se aplică tuturor trenurilor care aparțin întreprinderii feroviare.

În scopul gestionării plângerilor înaintate de către călători, datele privind întreruperea serviciului trebuie puse la dispoziția întreprinderilor feroviare, a vânzătorilor de legitimații de transport și/sau a organismelor publice autorizate pentru o perioadă de cel puțin douăsprezece luni de la expirarea respectivelor date.

Acest parametru de bază prezintă următoarele procese:

4.2.16.1. Observații generale

Întreprinderea feroviară informează administratorul de infrastructură în legătură cu starea operațională a trenurilor, astfel cum este definită la punctul 4.2.3.32 din STI OPE.

În cazul în care circulația unui tren este întreruptă, administratorul de infrastructură trimite un mesaj „întreruperea circulației trenului”, după cum se menționează mai jos.

4.2.16.2. Mesaj de întrerupere a circulației trenului pentru toate trenurile

În cazul în care circulația unui tren este întreruptă, administratorul de infrastructură trimite mesajul următorului administrator de infrastructură și întreprinderii (întreprinderilor) feroviară (feroviare).

În cazul în care se cunoaște durata întârzierii, administratorul de infrastructură trebuie să trimită un mesaj de prognoză privind circulația trenului (a se vedea punctul 4.2.15.2 Prognoză privind circulația trenului).

Principalele elemente de date ale mesajului sunt:

- numărul trasei și/sau al trenului (numărul de identificare a trenului);
- identificarea localizării pe baza următoarei localizări din fișierul de referință privind localizările;
- ora la care a avut loc întreruperea;
- data și ora de plecare prevăzute din locul respectiv;
- codul care denotă motivul și/sau descrierea întreruperii.

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă cel puțin mesajul „întrerupere a circulației trenului” din documentul (documentele) tehnic(e):

- B.30 (a se vedea anexa III).

În plus, pot fi utilizate în același scop și alte standarde în vigoare dacă părțile implicate au încheiat un acord specific prin care autorizează utilizarea standardelor respective.

4.2.17. Gestionarea datelor privind orarul pe termen scurt pentru trenuri

Acest parametru de bază stabilește modul în care trebuie gestionate solicitările de trasă pe termen scurt între „partea de acces” („PA”) și administratorul de infrastructură. Cerințele sunt valabile pentru toate solicitările de trasă pe termen scurt.

Acest parametru de bază nu include aspectele privind gestionarea traficului. Termenul limită dintre trasele pe termen scurt și schimbările trasei privind managementul traficului face obiectul acordurilor locale. În ceea ce privește transportul solicitat cu foarte puțin timp înainte (de exemplu, trenuri speciale, trenuri suplimentare), trebuie să existe posibilitatea solicitării unei trase pe termen scurt. În acest scop, PA care solicită o trasă pe termen scurt trebuie să pună la dispoziția administratorului de infrastructură toate informațiile necesare care indică momentul și locul în care este solicitat trenul, precum și datele aferente.

Nu este specificat un interval minim de timp la nivel european. Documentul de referință al rețelei poate specifica intervale minime de timp.

Fiecare administrator de infrastructură este responsabil de adecvarea unei trase în infrastructura sa, iar întreprinderea feroviară este obligată să verifice caracteristicile trenului în raport cu valorile furnizate în detaliile privind trasa contractată.

Diferitele scenarii posibile sunt stabilite mai jos:

- scenariul A: PA contactează toți administratorii de infrastructură implicați fie direct (cazul A), fie prin intermediul ghișeelor unice (cazul B), pentru a organiza trasele pentru ansamblul traseului. În acest caz, PA trebuie, de asemenea, să exploateze trenul pe ansamblul traseului;
- scenariul B: Fiecare PA implicată în traseu contactează administratorii de infrastructură locali fie direct, fie prin intermediul ghișeelor unice, pentru a solicita o trasă pentru secțiunea de traseu pe care exploatează trenul.

În ambele scenarii, procedura de atribuire a unei trase pe termen scurt se desfășoară sub forma unui dialog între PA și administratorul de infrastructură în cauză, care conține următoarele mesaje:

- mesaj de solicitare a trasei;
- mesaj privind detaliile trasei;
- mesaj de indisponibilitate a trasei;
- mesaj de confirmare a trasei;
- mesaj de refuzare a detaliilor trasei;
- mesaj de anulare a trasei;
- mesaj de indisponibilitate a trasei rezervate;
- mesaj de confirmare a primirii.

În ceea ce privește mișcările trenului pentru care a fost solicitată și rezervată deja o trasă, nu este necesară repetarea solicitării de trasă, decât în cazul în care întârzierile depășesc valoarea convenită contractual între întreprinderea feroviară și administratorul de infrastructură sau dacă compunerea trenului este modificată astfel încât aceasta anulează solicitarea curentă de trasă.

Dispozițiile acestui parametru de bază se aplică gestionării traselor pentru toate trenurile care aparțin întreprinderii feroviare, însă doar dacă părțile implicate utilizează aplicații telematice în sensul anexei II la Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾ pentru solicitările de trasă pe termen scurt.

⁽¹⁾ JO L 75, 15.3.2001, p. 29.

În acest caz, parametrul de bază prezintă următoarele procese:

4.2.17.1. Mesaj de solicitare a trasei

Acest mesaj este trimis administratorului de infrastructură de către PA și conține următoarele:

- PA care solicită trasa;
- punctul de plecare al trasei: locul unde începe trasa propusă;
- ora de plecare din punctul de plecare al trasei: ora pentru care este solicitată trasa;
- punctul de destinație al trasei: destinația trenului pentru trasa solicitată;
- ora de sosire la punctul de destinație al trasei: ora la care trenul propus urmează să sosească la destinație;
- secțiunea de traseu solicitată;
- opririle intermediare sau orice alte puncte desemnate de-a lungul trasei propuse, împreună cu ora la care trenul propus urmează să sosească la un punct intermediar și ora la care trenul urmează să plece de la un punct intermediar. O rubrică necompletată indică faptul că nu va exista o oprire la punctul respectiv;
- echipamentele/datele feroviare convenite și necesare pentru secțiunea de traseu;
- viteza maximă admisibilă a trenului;
- viteza maximă în cadrul sistemului (sistemelor) specific(e) de control al trenurilor [național(e) și internațional(e), de exemplu, LZB, ETCS];
- pentru fiecare unitate de tracțiune: clasa de tracțiune, varianta tehnică;
- unitatea bancară de tracțiune (clasa de tracțiune, varianta tehnică);
- remorca de conducere (DVT);
- lungimea totală;
- greutatea totală;
- greutatea maximă pe osie;
- greutatea brută pe metru;
- performanța de frânare (care reprezintă nivelul puterii efective de frânare);
- tipul de frâne (pentru indicarea utilizării frânei electromagnetice);
- sistemul (sistemele) specific(e) de control al trenurilor [național(e) și internațional(e)];
- suprareglarea frânei de urgență;
- sistemul radio (de exemplu, GSM-R);
- loturile speciale;
- gabaritul de încărcare;
- orice alte cerințe tehnice care diferă de dimensiunile standard (de exemplu, gabaritul de încărcare excepțional);
- categoria trenului;
- orice alte date specifice solicitate la nivel local sau național pentru procesarea solicitării de trasă;
- definițiile activităților care urmează a fi efectuate într-un anumit punct intermediar pe parcursul traseului;

- codul întreprinderii feroviare responsabile de deplasarea trenului pe secțiunea actuală de traseu;
- codul administratorului de infrastructură responsabil de exploatarea trenului de-a lungul secțiunii de traseu în cauză;
- codul întreprinderii feroviare și al administratorului de infrastructură pentru următoarea secțiune a trenului, dacă este cazul.

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă cel puțin mesajul de solicitare a trasei din documentul (documentele) tehnic(e):

- B.30 (a se vedea anexa III).

În plus, pot fi utilizate în același scop și alte standarde în vigoare dacă părțile implicate au încheiat un acord specific prin care autorizează utilizarea standardelor respective.

4.2.17.2. Mesaj privind detaliile trasei

Administratorul de infrastructură trimite acest mesaj către PA solicitantă cu următoarele informații principale ca răspuns la solicitarea de trasă a PA:

- PA care solicită trasa;
- punctul de plecare al trasei: locul unde începe trasa propusă;
- ora de plecare din punctul de plecare al trasei: ora pentru care este solicitată trasa;
- punctul de destinație al trasei: destinația trenului pentru trasa solicitată;
- ora de sosire la punctul de destinație al trasei: ora la care trenul propus urmează să sosească la destinație;
- secțiunea de traseu solicitată;
- opririle intermediare sau orice alte puncte desemnate de-a lungul trasei propuse, împreună cu ora la care trenul urmează să sosească la un punct intermediar și ora la care trenul urmează să plece de la un punct intermediar. O rubrică necompletată indică faptul că nu va exista o oprire la punctul respectiv;
- echipamentele/datele feroviare convenite și necesare pentru secțiunea de traseu;
- viteza maximă admisibilă a trenului;
- viteza maximă în cadrul sistemului (sistemelor) specific(e) de control al trenurilor [național(e) și internațional(e), de exemplu, LZB, ETCS];
- pentru fiecare unitate de tracțiune: clasa de tracțiune, varianta tehnică;
- unitatea bancară de tracțiune (clasa de tracțiune, varianta tehnică);
- remorcă de conducere (DVT);
- lungimea totală;
- greutatea totală;
- greutatea maximă pe osie;
- greutatea brută pe metru;
- performanța de frânare (care reprezintă nivelul puterii efective de frânare);

- tipul de frâne (pentru indicarea utilizării frânei electromagnetice);
- sistem(e) specific(e) de control al trenurilor [național(e) și internațional(e)];
- suprareglarea frânei de urgență;
- sistem radio (de exemplu, GSM-R);
- loturi speciale;
- gabaritul de încărcare;
- orice alte cerințe tehnice care diferă de dimensiunile standard (de exemplu, gabaritul de încărcare excepțional);
- categoria trenului;
- orice alte date specifice solicitate la nivel local sau național pentru procesarea solicitării de trasă;
- definiții ale activităților care urmează a fi efectuate într-un anumit punct intermediar pe parcursul traseului;
- codul întreprinderii feroviare responsabile de deplasarea trenului pe secțiunea actuală de traseu;
- codul administratorului de infrastructură responsabil de exploatarea trenului de-a lungul secțiunii de traseu în cauză;
- codul întreprinderii feroviare și al administratorului de infrastructură pentru următoarea secțiune de traseu, dacă este cazul.

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă cel puțin mesajul privind detaliile trasei din documentul (documentele) tehnic(e):

- B.30 (a se vedea anexa III).

În plus, pot fi utilizate în același scop și alte standarde în vigoare dacă părțile implicate au încheiat un acord specific prin care autorizează utilizarea standardelor respective.

4.2.17.3. Mesaj de indisponibilitate a trasei

Administratorul de infrastructură trimite acest mesaj către PA solicitantă ca răspuns la solicitarea de trasă a PA în cazul în care nu există nicio trasă disponibilă:

- punctul de plecare al trasei: locul de unde pleacă trenul pe trasă;
- punctul de destinație al trasei;
- ora de plecare din punctul de plecare al trasei: ora pentru care este solicitată trasa;
- indicația că trasa este indisponibilă;
- motivul indisponibilității trasei.

Împreună cu mesajul sau de îndată ce este posibil, administratorul de infrastructură trebuie să trimită o propunere alternativă, fără a fi necesară o solicitare suplimentară din partea întreprinderii feroviare (mesaj privind detaliile trasei).

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă cel puțin mesajul de indisponibilitate a trasei din documentul (documentele) tehnic(e):

- B.30 (a se vedea anexa III).

În plus, pot fi utilizate în același scop și alte standarde în vigoare dacă părțile implicate au încheiat un acord specific prin care autorizează utilizarea standardelor respective.

4.2.17.4. Mesaj de confirmare a trasei

PA solicitantă utilizează acest mesaj pentru a rezerva/confirma trasa propusă de către administratorul de infrastructură:

- numărul trasei: pentru identificarea trasei;
- punctul de plecare al trasei: locul de unde pleacă trenul pe trasă;
- punctul de destinație al trasei;
- ora de plecare din punctul de plecare al trasei: ora pentru care este solicitată trasa;
- punctul de destinație al trasei: destinația trenului pentru trasa solicitată;
- ora de sosire la punctul de destinație al trasei: ora la care trenul propus urmează să sosească la destinație;
- indicația că PA a acceptat trasa propusă.

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă cel puțin mesajul de confirmare a trasei din documentul (documentele) tehnic(e):

- B.30 (a se vedea anexa III).

În plus, pot fi utilizate în același scop și alte standarde în vigoare dacă părțile implicate au încheiat un acord specific prin care autorizează utilizarea standardelor respective.

4.2.17.5. Mesaj de refuzare a detaliilor trasei

PA solicitantă utilizează acest mesaj pentru refuzarea detaliilor trasei propuse de administratorul de infrastructură relevant:

- numărul trasei: pentru identificarea trasei;
- indicația refuzului detaliilor trasei;
- motivul refuzării trasei sau al modificării solicitate de PA;
- punctul de plecare al trasei: locul de unde pleacă trenul pe trasă;
- punctul de destinație al trasei;
- ora de plecare din punctul de plecare al trasei: ora pentru care este solicitată trasa;
- punctul de destinație al trasei: destinația trenului pentru trasa solicitată;
- ora de sosire la punctul de destinație al trasei: ora la care trenul propus urmează să sosească la destinație.

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă cel puțin mesajul de refuzare a detaliilor trasei din documentul (documentele) tehnic(e):

- B.30 (a se vedea anexa III).

În plus, pot fi utilizate în același scop și alte standarde în vigoare dacă părțile implicate au încheiat un acord specific prin care autorizează utilizarea standardelor respective.

4.2.17.6. Mesaj de anulare a trasei

Acest mesaj este utilizat de o PA pentru a anula o trasă rezervată:

- numărul trasei: pentru identificarea trasei;
- secțiunea traseului care urmează să fie anulată;
- indicația anulării trasei;
- punctul inițial de plecare al trasei: locul de unde pleacă trenul pe trasă;
- punctul de destinație al trasei;
- ora de plecare din punctul inițial de plecare al trasei: ora pentru care a fost solicitată trasa;
- punctul inițial de destinație al trasei: destinația trenului pentru trasa solicitată;
- ora de sosire la punctul inițial de destinație al trasei: ora la care trenul propus urma să sosească la destinație.

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă cel puțin mesajul de anulare a trasei din documentul (documentele) tehnic(e):

- B.30 (a se vedea anexa III).

În plus, pot fi utilizate în același scop și alte standarde în vigoare dacă părțile implicate au încheiat un acord specific prin care autorizează utilizarea standardelor respective.

4.2.17.7. Mesaj de confirmare a primirii

Administratorii de infrastructură și PA își transmit reciproc acest mesaj în momentul în care răspunsul solicitat la unul dintre mesajele de mai sus nu poate fi pus la dispoziție în următoarele 5 minute:

- mesaj de confirmare a primirii: indică faptul că destinatarul a primit mesajul și va acționa în consecință.

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă cel puțin mesajul de confirmare a primirii din documentul (documentele) tehnic(e):

- B.30 (a se vedea anexa III).

În plus, pot fi utilizate în același scop și alte standarde în vigoare dacă părțile implicate au încheiat un acord specific prin care autorizează utilizarea standardelor respective.

4.2.17.8. Mesaj de indisponibilitate a trasei rezervate

Administratorul de infrastructură utilizează acest mesaj pentru a aduce la cunoștința PA că o trasă rezervată nu mai este disponibilă. Motivele privind indisponibilitatea trasei rezervate sunt întemeiate, de exemplu o întrerupere majoră. Mesajul conține:

- numărul trasei care nu mai este disponibilă;
- numărul trenului prevăzut pentru trasa anulată (în măsura în care este cunoscut deja de administratorul de infrastructură);
- punctul inițial de plecare al trasei: locul de unde pleacă trenul pe trasă;
- punctul de destinație al trasei;
- ora de plecare din punctul inițial de plecare al trasei: ora pentru care a fost solicitată trasa;

- punctul inițial de destinație al trasei: destinația trenului pentru trasa solicitată;
- ora de sosire la punctul inițial de destinație al trasei: ora la care trenul propus urma să sosească la destinație;
- precizarea cauzei.

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă cel puțin mesajul de indisponibilitate a trasei rezervate din documentul (documentele) tehnic(e):

- B.30 (a se vedea anexa III).

În plus, pot fi utilizate în același scop și alte standarde în vigoare dacă părțile implicate au încheiat un acord specific prin care autorizează utilizarea standardelor respective.

4.2.18. *Calitatea datelor și informațiilor aferente prezentei STI*

4.2.18.1. *Cerințele*

Pentru a îndeplini cerințele prezentei STI, se aplică următoarele în ceea ce privește calitatea datelor și a informațiilor din cadrul STI.

Toți destinatarii prezentei STI răspund de punerea la dispoziția altor întreprinderi feroviare, administratori de infrastructură sau părți terțe a datelor actualizate, coerente, exacte și complete la momentul și în formatul oportun. Fiecare actor vizat de prezenta STI răspunde de publicarea de informații actualizate, coerente, exacte și complete la momentul și în formatul oportun pentru clienți (călători) sau alte întreprinderi feroviare, administratori de infrastructură sau părți terțe.

În cazul în care datele sau informațiile sunt utilizate pentru a îndeplini simultan cerințele mai multor parametri de bază din prezenta STI, actorii vizati se asigură că datele sau informațiile transmise reciproc între parametrii de bază sunt utilizate într-o manieră coerentă (de exemplu, se asigură coerența i) între informațiile privind orarul și tarifele sau ii) între informațiile privind tarifele și rezervările).

În cazul în care datele sau informațiile sunt furnizate de anumiți actori vizati de prezenta STI, aceștia se asigură împreună că părțile datelor și informațiilor comune furnizate sunt actualizate, coerente, exacte, complete și compatibile (de exemplu, informațiile privind orarul furnizate către întreprinderea feroviară A și întreprinderea feroviară B trebuie să fie coerente pentru a garanta compatibilitatea acestora la graniță etc.).

În cazul în care datele de referință sau informațiile de referință sunt utilizate pentru a îndeplini cerințele prezentei STI, actorii vizati garantează coerența datelor de referință sau a informațiilor de referință cu datele și informațiile utilizate în parametrii de bază ai prezentei STI (de exemplu, se asigură coerența i) între codurile de referință ale localizării și informațiile privind circulația trenului sau ii) între codurile de referință ale întreprinderii feroviare și realizare etc.).

Calitatea datelor sau a informațiilor furnizate de către actori în sensul prezentei STI trebuie să autorizeze actorii vizati de prezenta STI să emită legitimațiile de transport stabilite la articolul 10 din Regulamentul privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar.

Calitatea datelor sau a informațiilor furnizate de către actori în sensul prezentei STI trebuie să atingă un nivel care să permită actorilor vizati de prezenta STI să furnizeze informațiile stabilite la articolul 10 din Regulamentul privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar și în anexa II la acesta.

4.2.19. *Diverse fișiere de referință și baze de date*

4.2.19.1. *Fișiere de referință*

Pentru exploatarea trenurilor de călători în rețeaua europeană, următoarele fișiere de referință trebuie să fie disponibile și accesibile tuturor prestatorilor de servicii (administratori de infrastructură, întreprinderi feroviare, părți terțe autorizate și gestionari de gară). Datele trebuie să reflecte starea efectivă în orice moment.

Agencia Europeană a Căilor Ferate depozitează și gestionează la nivel central codurile unice pentru următoarele date de referință:

- fișier de referință al codurilor pentru toți administratorii de infrastructură, întreprinderile feroviare, gestionarii de gară, societățile furnizoare de servicii;
- fișier de referință al codurilor localizărilor;
- fișier de referință al tuturor sistemelor existente de control al trenurilor;
- fișier de referință al tuturor tipurilor de locomotive;
- fișier de referință al tuturor atelierelor de întreținere europene;
- fișier de referință al tuturor sistemelor de rezervare europene;
- fișier de referință al codurilor în scopul schimbului de orare;
- fișier de referință al codurilor în scopul schimbului de tarife;
- catalog privind setul de date și mesaje;
- anuarul conținând lista codurilor;
- orice alte fișiere și liste de coduri necesare pentru utilizarea documentului (documentelor) tehnic(e) din anexe (acestea vor fi definite pe parcursul etapei întâi).

În cazul în care un fișier de referință este utilizat împreună cu STI ATTM, dezvoltarea și utilizarea acestuia sunt similare, pe cât posibil, cu aplicarea STI ATTM în vederea obținerii de sinergii optime.

4.2.19.2. Cerințe suplimentare privind bazele de date

La următoarele puncte sunt enumerate cerințele suplimentare pe care trebuie să le îndeplinească diferitele baze de date. Acestea sunt:

1. Autentificarea

O bază de date trebuie să garanteze autentificarea utilizatorilor sistemelor înainte ca aceștia să obțină accesul la baza de date.

2. Securitatea

O bază de date trebuie să prevadă aspectele de securitate în sensul controlului accesului la baza de date. Posibila criptare a conținutului bazei de date nu este necesară.

3. ACID

O bază de date selectată trebuie să garanteze principiul ACID (atomicitate, coerență, izolare, durabilitate).

4. Controlul accesului

O bază de date trebuie să permită accesul la date utilizatorilor sau sistemelor care au primit aprobare. Controlul accesului trebuie aplicat până la cel mai mic element al unei înregistrări de date. Controlul accesului la baza de date trebuie să poată fi configurat în funcție de utilizatori pentru inserarea, actualizarea sau eliminarea înregistrărilor de date.

5. Localizarea

O bază de date trebuie să asigure urmărirea tuturor modificărilor aduse bazei de date pentru identificarea detaliilor introducerii de date (cine, ce, când a fost modificat conținutul?).

6. Strategia de blocare

O bază de date trebuie să aplice o strategie de blocare permițând accesul la date chiar și atunci când alți utilizatori sunt în curs de a modifica înregistrările.

7. Accesul multiplu

O bază de date trebuie să garanteze că datele pot fi accesate simultan de mai mulți utilizatori și de mai multe sisteme.

8. Fiabilitatea

Fiabilitatea unei baze de date trebuie să garanteze disponibilitatea necesară.

9. Disponibilitatea

O bază de date trebuie să dispună de nivelul necesar de disponibilitate pentru natura datelor și cazurile de afaceri bazate pe aceasta.

10. Întreținerea

Întreținerea bazei de date trebuie să asigure disponibilitatea necesară.

11. Siguranța

Datele de baze nu au conținut legat de siguranță. Astfel, aspectele de siguranță nu sunt relevante. Acest lucru nu trebuie confundat cu faptul că datele – de exemplu, date eronate sau date neactualizate – pot avea impact asupra exploatării în siguranță a unui tren.

12. Compatibilitatea

O bază de date trebuie să asigure un limbaj de manipulare a datelor acceptat la scară largă, precum SQL sau XQL.

13. Facilitatea de import

O bază de date trebuie să permită importul de date formate care pot fi utilizate pentru completarea bazei de date în locul introducerii manuale.

14. Facilitatea de export

O bază de date trebuie să permită exportul conținutului întregii baze de date sau a unei părți din conținut ca date formate.

15. Câmpurile obligatorii

O bază de date trebuie să cuprindă câmpuri obligatorii care trebuie completate înainte de acceptarea înregistrării în cauză în baza de date.

16. Controalele de plauzibilitate

O bază de date trebuie să permită controale de plauzibilitate configurabile înainte de acceptarea înregistrării, actualizării sau eliminării datelor.

17. Timpii de răspuns

O bază de date trebuie să dispună de timp de răspuns care să permită utilizatorilor să insereze, să actualizeze sau să elimine datele în timp util.

18. Aspectele privind performanțele

Fișierele și bazele de date de referință trebuie să țină cont într-o manieră rentabilă cererile necesare pentru a permite exploatarea eficientă a tuturor trenurilor care sunt reglementate de dispozițiile prezentei STI.

19. Aspectele privind capacitățile

O bază de date trebuie să permită stocarea datelor relevante pentru toate vagoanele de călători și/sau rețea. Aceasta trebuie să permită extinderea capacității prin mijloace simple (de exemplu, prin adăugarea de capacitate de stocare și prin creșterea numărului de calculatoare). Extinderea capacității nu solicită înlocuirea subsistemului.

20. Datele istorice

O bază de date trebuie să prevadă gestionarea datelor istorice în sensul asigurării accesului la date care au fost deja transferate într-o arhivă.

21. Strategia de rezervă

Trebuie creată o strategie de rezervă pentru a asigura recuperarea întregului conținut al bazei de date pe o perioadă de până la 24 de ore.

22. Aspectele comerciale

Sistemul bazei de date utilizat trebuie să fie un produs comercial autonom (produs COTS – *commercially off-the-shelf*) sau să fie disponibil în domeniul public (sursă liberă).

23. Aspectele privind confidențialitatea

O bază de date trebuie să îndeplinească cerințele privind politica de confidențialitate a statului membru în care își are domiciliul întreprinderea care efectuează serviciul.

4.2.20. *Transmiterea electronică a documentelor*

Descrierea de la punctul 4.2.21 – Introducere în rețea și comunicare – prezintă rețeaua de comunicare care trebuie utilizată pentru schimbul de date. Rețeaua și măsurile de securitate descrise permit orice tip de transmisie în rețea precum e-mailuri, transferuri de fișiere (ftp, http) etc. Părțile implicate în schimbul de informații decid tipul ales, ceea ce înseamnă că este asigurată transmisia electronică a documentelor, de exemplu prin FTP.

4.2.21. *Introducere în rețea și comunicare*4.2.21.1. *Arhitectura generală*

De-a lungul timpului, acest subsistem va fi martorul creșterii și interacțiunii unei comunități vaste și complexe de interoperabilitate feroviară telematică cu sute de participanți (întreprinderi feroviare, administratori de infrastructură, părți terțe precum vânzătorii cu amănuntul și autoritățile publice etc.) care vor concura și/sau coopera în îndeplinirea nevoilor pieței.

Infrastructura de rețea și de comunicare care susține această comunitate de interoperabilitate feroviară se va baza pe o „arhitectură de schimb de informații”, cunoscută și adoptată de toți participanții.

„Arhitectura de schimb de informații” propusă:

- este destinată să armonizeze modelele eterogene de informații prin transformarea semantică a datelor schimbate între sisteme și prin armonizarea diferențelor dintre procesele comerciale și protocoalele de la nivelul aplicațiilor;
- are un impact minim asupra arhitecturilor informatice existente și aplicate de fiecare participant;
- protejează investițiile în materie de tehnologie a informației deja efectuate.

Arhitectura de schimb de informații favorizează în principal interacțiuni de tip *peer-to-peer* între toți actorii, garantând în același timp integritatea și coerența de ansamblu ale comunității feroviare de interoperabilitate prin furnizarea unui set de servicii centralizate.

Un model de interacțiune *peer-to-peer* permite o distribuție optimă a costurilor între diferiții participanți, bazată pe utilizarea efectivă, și prezintă, în general, mai puține probleme de scalabilitate.

4.2.21.2. *Rețeaua*

Rețeaua asigură nivelul necesar de securitate, redundanță, control al traficului, instrumente de statistică, creșterea lățimii de bandă, accesibilitatea utilizatorilor și managementul eficient.

În acest context, „rețea” înseamnă metoda și filozofia de comunicare, iar nu rețeaua fizică.

Interoperabilitatea feroviară se bazează pe o „arhitectură de schimb de informații” comună, cunoscută și adoptată de toți participanții, încurajând astfel și eliminând barierele din calea noilor participanți, în special clienți.

Repertoriul centralizat este consultat în primul rând pentru a obține metainformații, cum ar fi identitatea omologului (participant) pentru care sunt înregistrate anumite informații, sau pentru a verifica elementele de securitate. Ulterior, se realizează o comunicare *peer-to-peer* între părțile implicate.

4.2.21.3. Protocoalele

Trebuie utilizate pentru dezvoltare doar protocoalele care aparțin ansamblului complet de protocoale internet (cunoscute în general sub numele de TCP/IP, UDP/IP etc.).

4.2.21.4. Securitatea

Pe lângă nivelul de securitate garantat de rețea (a se vedea punctul 4.2.21.2 Rețeaua), poate fi obținut un nivel suplimentar de securitate pentru datele sensibile prin utilizarea unei combinații între regimul de criptare, certificare și tehnologiile VPN.

4.2.21.5. Criptarea

În ceea ce privește transmiterea și stocarea datelor, se poate utiliza fie o criptare asimetrică, fie o criptare simetrică, în funcție de cerințele comerciale. În acest sens, trebuie pusă în aplicare o infrastructură cu cheie publică (ICP).

4.2.21.6. Repertoriul centralizat

Repertoriul centralizat trebuie să fie capabil să gestioneze:

- metadatele – date structurate care descriu conținutul mesajelor;
- lista adreselor electronice în care actorii vizați de prezenta STI autorizează alți actori să obțină informații sau date în conformitate cu dispozițiile prezentei STI;
- criptarea;
- autentificarea;
- cartea de telefon – conține toate informațiile necesare privind participanții la schimbul de mesaje și date.

În cazul în care repertoriul centralizat este utilizat în paralel cu STI ATTM, dezvoltarea și modificările se efectuează, pe cât posibil, după modelul STI ATTM aplicată în vederea obținerii de sinergii optime.

4.2.21.7. Interfața comună pentru comunicarea ÎF/AI

Interfața comună este obligatorie pentru fiecare participant pentru a-i permite integrarea în comunitatea de interoperabilitate feroviară.

Interfața comună trebuie să fie capabilă să gestioneze:

- formatarea mesajelor transmise, în conformitate cu metadatele;
- semnarea și criptarea mesajelor transmise;
- adresarea mesajelor transmise;
- verificarea autenticității mesajelor primite;
- decriptarea mesajelor primite;
- controale privind conformitatea mesajelor primite, în conformitate cu metadatele;
- gestionarea accesului comun unic la diferitele baze de date.

Fiecare utilizator al interfeței comune va avea acces la toate datele necesare în funcție de STI pentru fiecare întreprindere feroviară, administrator de infrastructură etc., indiferent dacă bazele de date relevante sunt centrale sau individuale. Pe baza rezultatelor verificării autenticității mesajelor primite, se poate aplica un nivel minim de confirmare a mesajelor:

(i) confirmare de primire pozitivă „ACK”;

(ii) confirmare de primire negativă „NACK”.

Pentru a gestiona sarcinile de mai sus, interfața comună utilizează datele din repertoriul centralizat.

Dacă un participant pune în aplicare o copie „oglină” locală a repertoriului centralizat, participantul respectiv trebuie ulterior – pe cont propriu – să se asigure că „oglinda” locală este o copie fidelă și actualizată a repertoriului centralizat.

În cazul în care interfața comună este utilizată în coroborare cu STI ATTM, dezvoltarea și modificările se efectuează, pe cât posibil, după modelul STI ATTM aplicată în vederea obținerii de sinergii optime.

4.2.22. Gestionarea legăturilor cu alte moduri de transport

În vederea gestionării legăturilor cu alte moduri de transport, următorul standard trebuie aplicat pentru furnizarea informațiilor și pentru schimbul de informații cu alte moduri de transport:

- pentru schimbul de informații privind orarul între întreprinderile feroviare și alte moduri de transport: normele EN 12896 („Transmodel”) și EN TC 278 WI 00278207 („IFOPT – Identificarea obiectelor fixe în transportul public”);
- pentru schimbul de date specifice privind orarul, standardele și protocoalele tehnice XML care au la bază transmodelul, în special norma EN 15531 („SIRI”) pentru schimbul de ore în timp real și norma EN TC 278 WI 00278207 („IFOPT”) pentru schimbul de date „oprire/gară”;
- pentru schimbul de date privind tarifele: acest standard rămâne un punct deschis (a se vedea anexa II – Lista punctelor deschise).

4.3. Specificații funcționale și tehnice ale interfețelor

Din punctul de vedere al compatibilității tehnice, interfețele subsistemului „aplicații telematice pentru serviciile de călători” cu alte subsisteme sunt descrise în următoarele rânduri.

4.3.1. Interfețe cu subsistemul „material rulant”

Tabelul 1

Interfețe cu subsistemul „material rulant”

Interfață	STI privind aplicațiile telematice de referință pentru călători	STI privind materialul rulant de referință din transportul feroviar convențional
Afișaj dispozitiv de bord	4.2.13 Gestionarea dispozițiilor privind furnizarea de informații în zona vehiculelor	4.2.5 Informarea clienților (PMR)
Anunț vocal automat	4.2.13 Gestionarea dispozițiilor privind furnizarea de informații în zona vehiculelor	4.2.5 Informarea clienților (PMR) 4.2.5.2 Sistemul de adrese publice

4.3.2. Interfețe cu subsistemul „aplicații telematice pentru transportul de marfă”

Tabelul 2

Interfețe cu subsistemul „aplicații telematice pentru transportul de marfă”

Interfață	STI privind aplicațiile telematice de referință pentru călători	STI privind aplicațiile telematice de referință pentru transportul feroviar convențional de marfă
Tren pregătit	4.2.14.1 Mesaj „tren pregătit” pentru toate trenurile	4.2.3.5 Mesaj „tren pregătit”
Proгноză privind circulația trenului	4.2.15.2 Mesaj „prognoză privind circulația trenului” pentru toate trenurile	4.2.4.2 Mesaj de prognoză privind circulația trenului
Informații privind circulația trenului	4.2.15.1 Mesaj „informații privind circulația trenului” pentru toate trenurile	4.2.4.3 Informații privind circulația trenului
Înteruperea circulației trenului pentru ÎF	4.2.16.2 Mesaj de întrerupere a circulației trenului pentru toate trenurile	4.2.5.2 Întreruperea circulației trenului
Prelucrarea datelor privind orarul pe termen scurt	4.2.17 Gestionarea datelor privind orarul pe termen scurt pentru trenuri	4.2.2 Solicitarea unei trase
Interfață comună	4.2.21.7 Interfața comună pentru comunicarea ÎF/AI	4.2.14.7 Interfața comună pentru comunicarea dintre ÎF/AI
Repertoriu centralizat	4.2.21.6 Repertoriul centralizat	4.2.14.6 Repertoriul centralizat
Fișiere de referință	4.2.19.1 Fișiere de referință	4.2.12.1 Fișiere de referință

4.4. Norme de exploatare

Având în vedere cerințele esențiale prevăzute la capitolul 3, normele de exploatare specifice subsistemului reglementat de prezenta STI sunt următoarele:

4.4.1. Calitatea datelor

Pentru asigurarea calității datelor, autorul unui mesaj STI este responsabil pentru corectitudinea conținutului mesajului la momentul trimerii mesajului. În cazul în care datele-sursă pentru asigurarea calității sunt disponibile în bazele de date furnizate ca parte componentă a STI, datele conținute în bazele de date respective trebuie utilizate pentru asigurarea calității datelor.

În cazul în care datele-sursă pentru asigurarea calității nu sunt furnizate din bazele de date oferite ca parte componentă a prezentei STI, autorul mesajului trebuie să efectueze controlul calității datelor din propriile resurse.

Asigurarea calității datelor include compararea cu datele din bazele de date furnizate ca parte a prezentei STI descrise anterior plus, după caz, verificări logice pentru a asigura punctualitatea și continuitatea datelor și mesajelor.

Datele sunt de calitate ridicată în cazul în care sunt adecvate utilizării avute în vedere, ceea ce înseamnă că acestea:

- nu au erori: sunt accesibile, exacte, oportune, complete, coerente cu alte surse etc.;
- au caracteristicile dorite: sunt relevante, complete, suficient de detaliate, ușor de citit și de interpretat etc.;

Calitatea datelor se caracterizează, în principal, prin:

- exactitate;
- exhaustivitate;
- coerență;
- punctualitate.

Exactitate

Informațiile (datele) necesare trebuie colectate cât mai economic posibil. Acest lucru este fezabil numai în cazul în care datele primare sunt înregistrate, pe cât posibil, o singură dată. Prin urmare, datele primare trebuie introduse în sistem cât mai aproape de sursa lor, astfel încât să poată fi integrate pe deplin în orice operațiune ulterioară de prelucrare.

Exhaustivitate

Înainte de trimiterea mesajelor, trebuie verificate exhaustivitatea și sintaxa folosind metadatele. De asemenea, această verificare evită traficul de informații inutile în rețea.

Toate mesajele primite trebuie verificate, de asemenea, în ceea ce privește exhaustivitatea, folosind metadatele.

Coerență

Pentru a garanta coerența, trebuie aplicate normele comerciale. Dubla înregistrare trebuie evitată, iar titularul datelor trebuie identificat în mod clar.

Tipul de aplicare a normelor comerciale depinde de complexitatea normei. Pentru normele simple, sunt suficiente constrângerile și dispozițiile privind bazele de date. În cazul unor norme mai complexe care necesită date din alte tabele, trebuie aplicate proceduri de validare pentru a verifica dacă datele sunt coerente înainte ca datele de interfață să fie generate și ca noua versiune a datelor să devină operațională. Trebuie garantat faptul că datele transferate sunt validate în conformitate cu normele comerciale definite.

Punctualitate

Furnizarea de informații la timp este un aspect important. În măsura în care înregistrarea datelor sau trimiterea mesajelor se realizează direct de sistemul IT, punctualitatea nu este o problemă în cazul în care sistemul este bine conceput, în conformitate cu necesitățile procesului comercial. Cu toate acestea, în majoritatea cazurilor, trimiterea unui mesaj este efectuată de un operator sau, cel puțin, se bazează pe intervenția unui operator. Pentru a îndeplini cerințele de punctualitate, actualizarea datelor trebuie efectuată în cel mai scurt timp, pentru a garanta, de asemenea, că mesajele vor avea conținutul exact de date atunci când vor fi transmise automat de sistem.

Timpul de răspuns pentru solicitări trebuie abordat pentru diferite aplicații și tipuri de utilizatori în cadrul specificațiilor informatice detaliate. Toate actualizările și schimburile de date trebuie realizate în cel mai scurt timp posibil.

Măsurarea calității datelor

Specificațiile informatice detaliate definesc procente corespunzătoare pentru:

- exhaustivitatea datelor (procent din câmpurile de date în care sunt înregistrate valori) și coerența datelor (procent de corespondență a valorilor în tabele/fișiere/înregistrări);
- punctualitatea datelor (procent de date disponibile într-un termen specificat);
- precizia necesară (procent de valori stocate care sunt corecte atunci când sunt comparate cu valorile efective).

4.4.2. Gestionarea repertoriului centralizat

Funcțiile repertoriului centralizat sunt definite la punctul 4.2.21.6. Repertoriu centralizat. În scopul asigurării calității datelor, entitatea care gestionează repertoriul centralizat trebuie să fie responsabilă cu actualizarea și calitatea metadatelor și a repertoriului, precum și cu gestionarea controlului accesului. Calitatea metadatelor în ceea ce privește exhaustivitatea, coerența, punctualitatea și exactitatea permite funcționarea corespunzătoare în sensul prezentei STI.

4.5. Norme de întreținere

Având în vedere cerințele esențiale de la capitolul 3, normele de întreținere specifice subsistemului reglementat de prezenta STI sunt următoarele:

Calitatea serviciilor de transport trebuie asigurată chiar și în cazul în care datele ar fi corupte sau echipamentele de prelucrare a datelor ar fi în pană totală sau parțială. Prin urmare, se recomandă instalarea de sisteme sau calculatoare de rezervă cu un grad înalt de fiabilitate și care să asigure funcționarea neîntreruptă în timpul întreținerii.

Aspectele privind întreținerea diferitelor baze de date sunt menționate la punctul 4.2.19.2 – Cerințe suplimentare privind bazele de date, subpunctele 10 și 21.

4.6. **Calificări profesionale**

Calificările profesionale ale personalului necesare pentru exploatarea și întreținerea subsistemului și pentru aplicarea STI sunt următoarele:

Aplicarea prezentei STI nu necesită un sistem complet nou cu hardware și software nou operat de personal nou. Îndeplinirea cerințelor STI conduce doar la modificări, actualizări sau extinderi funcționale ale operațiunilor deja efectuate de personalul existent. Prin urmare, nu există cerințe suplimentare față de normele naționale și europene existente privind calificările profesionale.

După caz, o formare suplimentară a personalului nu trebuie să se limiteze la învățarea modului de funcționare a echipamentelor. Personalul trebuie să cunoască și să înțeleagă rolul specific pe care îl joacă în procesul global de transport. În special, personalul trebuie să fie conștient de cerința de a menține un nivel ridicat de calitate de muncii, întrucât acesta este un factor decisiv pentru fiabilitatea informațiilor care trebuie prelucrate într-o etapă ulterioară.

Calificările profesionale necesare pentru compunerea și exploatarea trenurilor sunt definite în STI „exploatarea și gestionarea traficului”.

4.7. **Condiții de sănătate și siguranță**

Condițiile de sănătate și siguranță a personalului necesare pentru exploatarea și întreținerea subsistemului în cauză și pentru aplicarea STI sunt următoarele:

Nu există cerințe suplimentare față de normele naționale și europene existente privind sănătatea și siguranța.

4.8. **Registre privind tipurile autorizate de vehicule și infrastructura**

În conformitate cu articolul 34 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE, „Agenția creează și păstrează un registru al tipurilor de vehicule autorizate de statele membre pentru punerea în funcțiune în rețeaua feroviară a Comunității”. În conformitate cu articolul 35 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE, „Fiecare stat membru asigură publicarea și actualizarea unui registru de infrastructură”.

Având în vedere actualizarea și publicarea anuală a registrelor, acestea nu sunt utilizabile pentru subsistemul „aplicații telematice pentru călători”. Prin urmare, prezenta STI nu are nimic de indicat în registrele respective.

5. ELEMENTELE CONSTITUTIVE DE INTEROPERABILITATE

5.1. **Definiție**

În conformitate cu articolul 2 litera (f) din Directiva 2008/57/CE, „elemente constitutive de interoperabilitate” înseamnă orice componentă elementară, grup de componente, subansamblu sau ansamblu complet din echipamentul încorporat sau care se intenționează a fi încorporat într-un subsistem, de care depinde, direct sau indirect, interoperabilitatea sistemului feroviar. Noțiunea de „element constitutiv” acoperă atât la obiectele tangibile, cât și pe cele intangibile, precum programele de calculator.

5.2. **Lista elementelor constitutive de interoperabilitate**

Elementele constitutive de interoperabilitate sunt reglementate de dispozițiile relevante ale Directivei 2008/57/CE.

Niciun element constitutiv de interoperabilitate nu vizează subsistemul „aplicații telematice pentru transportul de călători”.

Pentru aplicarea cerințelor prezentei STI, este necesar doar un echipament informatic standard, fără caracteristici specifice pentru interoperabilitate în mediul feroviar. Acest lucru este valabil atât pentru componentele hardware, cât și pentru componentele software standard utilizate, precum sistemele de operare și bazele de date. Aplicațiile software sunt individuale pentru fiecare utilizator și pot fi adaptate și îmbunătățite pe baza funcționalității și nevoilor individuale efective. „Arhitectura de integrare a aplicației” propusă presupune că aplicațiile pot să nu aibă același model intern de informații. Integrarea aplicației este definită ca procesul care permite coordonarea sistemelor de aplicație concepute independent.

5.3. Performanțe și specificații ale elementelor constitutive

A se vedea capitolul 5.2, nu se aplică pentru STI „aplicații telematice pentru serviciile de călători”.

6. EVALUAREA CONFORMITĂȚII ȘI/SAU ADECVĂRII PENTRU UTILIZARE A ELEMENTELOR CONSTITUTIVE ȘI VERIFICAREA SUBSISTEMULUI

6.1. Elementele constitutive de interoperabilitate

6.1.1. Procedurile de evaluare

Nu se aplică pentru STI „aplicații telematice pentru serviciile de călători”.

6.1.2. Modulul

Nu se aplică pentru STI „aplicații telematice pentru serviciile de călători”.

6.2. Subsistemul „aplicații telematice pentru serviciile de călători”

În conformitate cu anexa II la Directiva 2008/57/CE, subsistemele sunt defalcate în domenii structurale și operaționale. Evaluarea conformității este obligatorie pentru STI în domeniul structural. Subsistemul „aplicații telematice pentru serviciile de călători” aparține domeniului funcțional, iar prezenta STI nu definește module pentru evaluarea conformității.

7. PUNERE ÎN APLICARE

7.1. Introducere

Prezenta STI se referă la subsistemul „aplicații telematice pentru serviciile de călători”. Acest subsistem este funcțional în conformitate cu anexa II la Directiva 2008/57/CE. Prin urmare, aplicarea prezentei STI nu se bazează pe noțiunea de sistem nou, reînnoit sau actualizat, astfel cum este cazul specificațiilor tehnice de interoperabilitate referitoare la subsistemele structurale, cu excepția cazului în care STI specifică acest lucru.

Prezenta STI va fi pusă în aplicare în următoarele etape:

— etapa întâi: specificații informatice detaliate, gestionare și plan general;

— etapa a doua: dezvoltare;

— etapa a treia: desfășurare.

7.2. Etapa întâi – specificații informatice detaliate, gestionare și plan general

Etapa întâi are trei obiective:

1. Definirea sistemului de schimb de date (denumit în continuare „sistemul”) format din componente comune și din interconectarea sistemelor de informații și comunicații ale părților interesate capabile să îndeplinească cerințele prezentului regulament.

2. Confirmarea acestui tip de sistem din punctul de vedere al fiabilității tehnice și economice.

3. Elaborarea unei agende a activităților considerate necesare în vederea implementării sistemului, inclusiv inovațiile corespunzătoare pentru monitorizarea progresului implementării acestuia de către Comisie, Agenția Europeană a Căilor Ferate, statele membre și părțile interesate.

7.2.1. Gestionarea proiectului în etapa întâi

În termen de maximum o lună de la publicarea prezentului regulament în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, Comisia înființează un comitet director care este format din

— organisme reprezentative din sectorul feroviar care acționează la nivel european, astfel cum sunt definite la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 881/2004 („organisme reprezentative din sectorul feroviar”);

- un reprezentant al vânzătorilor de legitimații de transport;
- un reprezentant al călătorilor europeni;
- Agenția Europeană a Căilor Ferate; și
- Comisie.

Comitetul director este co-prezidat de: (a) Comisie; și (b) o persoană numită de organismele reprezentative din sectorul feroviar. Comisia, asistată de membrii comitetului director, elaborează normele de procedură ale comitetului director, care sunt supuse aprobării acestuia. Decizia luată trebuie să fie transparentă și însoțită de o bună justificare tehnică și economică.

Membrii comitetului director pot propune comitetului director includerea altor organizații în calitate de observatori, atunci când există motive tehnice și organizaționale întemeiate pentru o astfel de includere.

7.2.2. Roluri și responsabilități

7.2.2.1. Părți interesate

1. Împreună cu un reprezentant al vânzătorilor de legitimații de transport, o echipă de proiect înființată de organismele reprezentative din sectorul feroviar trebuie să dezvolte specificațiile informatice detaliate, gestionarea și planul general pe baza unui program de lucru care este supus aprobării comitetului director.
2. Echipa de proiect înființează grupurile de lucru necesare pe baza expertizei furnizate de Agenția Europeană a Căilor Ferate, întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură, gestionarii de gară, reprezentanții vânzătorilor de legitimații de transport și reprezentanții călătorilor.
3. Echipa de proiect coordonează proiectul într-o manieră transparentă, iar toate procesele verbale, documentele și rezultatele echipei de proiect și ale grupurilor sale de lucru sunt puse în mod constant și în totalitate la dispoziția Comisiei și a Agenției Europene a Căilor Ferate.
4. Echipa de proiect trimite comitetului director rapoarte lunare privind progresul înregistrat și ia pe deplin în considerare deciziile acestuia din urmă. Structura și conținutul raportului privind progresul înregistrat sunt supuse aprobării comitetului director în cadrul reuniunii inițiale.
5. Echipa de proiect furnizează informații întreprinderilor feroviare, administratorilor de infrastructură, gestionarilor de gară, vânzătorilor de legitimații de transport și reprezentanților călătorilor și se consultă cu aceștia. Aceasta acordă o atenție specială micilor întreprinderi feroviare și întreprinderilor feroviare care nu sunt membre ale organismelor reprezentative din sectorul feroviar, informându-le și consultându-le în permanență.
6. Întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură, gestionarii de gară, vânzătorii de legitimații de transport și reprezentanții călătorilor susțin proiectul prin furnizarea informațiilor și a expertizei funcționale și tehnice la cererea echipei de proiect.

7.2.2.2. Agenția Europeană a Căilor Ferate

1. Agenția Europeană a Căilor Ferate monitorizează și evaluează dezvoltarea specificațiilor informatice detaliate, gestionarea și planul general pentru a stabili dacă obiectivele vizate au fost îndeplinite.
2. Agenția Europeană a Căilor Ferate prezintă Comisiei o recomandare privind specificațiile informatice detaliate, gestionarea și planul general.

7.2.2.3. Comisia

1. Comisia prezintă echipei de proiect lista organismelor care urmează să ia parte la proiect.

2. În momentul primirii specificațiilor informatice detaliate, a gestionării și a planului general, Comisia le evaluează pe baza recomandării Agenției Europene a Căilor Ferate și, în lumina acestei evaluări, adoptă măsurile necesare pentru modificarea STI existente.
3. Comisia va informa statele membre prin intermediul comitetului înființat în conformitate cu articolul 29 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE.

7.2.3. Rezultate

Specificațiile informatice detaliate descriu sistemul și indică într-o manieră clară și neechivocă modul în care acesta îndeplinește cerințele STI ATTC. Elaborarea specificațiilor necesită o analiză sistematică a aspectelor tehnice, operaționale, economice și instituționale relevante care stau la baza procesului de aplicare a STI ATTC. Prin urmare, rezultatele includ următoarele elemente, fără a se limita la acestea:

1. specificațiile funcționale, tehnice și de performanță, datele asociate, cerințele privind interfața, cerințele privind securitatea și calitatea;
2. schița arhitecturii globale a sistemului. Aceasta descrie modul în care componentele solicitate interacționează și se completează. Aceasta se bazează pe analiza configurațiilor sistemului care permit integrarea potențială a facilităților informatice existente, asigurând în același timp funcționalitatea și performanța necesare.

Planul general include:

1. identificarea activităților necesare pentru punerea în aplicare cu succes a sistemului;
2. un plan de migrație care include o serie de etape care conduc la rezultate intermediare verificabile și tangibile, începând cu cadrul sistemelor actuale de informare și comunicare ale părților interesate și până la sistemul în sine;
3. un plan inovator detaliat;
4. o evaluare a riscurilor privind etapele esențiale ale planului general;
5. o evaluare a costurilor legate de ciclul de viață (LCC – *lifecycle costs*) asociată cu desfășurarea și exploatarea sistemului, împreună cu un plan ulterior de investiții și analiza relevantă cost-beneficiu.

Gestionarea include identificarea structurilor, metodelor și procedurilor de gestionare corespunzătoare pentru a susține dezvoltarea și validarea sistemului, precum și a desfășurării sale ulterioare și a exploatarea și gestionării sale în cadrul sectorului pe parcursul întregului ciclu de viață (inclusiv gestionarea disputelor dintre părțile implicate în conformitate cu dispozițiile prezentei STI).

7.2.4. Inovații

1. Reuniunea inițială dintre echipa de proiect și comitetul director se desfășoară în termen de cel mult două luni de la publicarea prezentului regulament în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.
 - (a) În cadrul reuniunii inițiale, echipa de proiect prezintă o descriere a proiectului și un program de lucru care conține un orar. Descrierea proiectului explică aspectele privind sarcinile, organizarea proiectului, rolurile și responsabilitățile, precum și metoda proiectului, inclusiv procesul privind consultarea și informarea tuturor părților interesate.
 - (b) În cadrul reuniunii inițiale, echipa de proiect și comitetul director discută și convin asupra conținutului și a detaliilor raportului intermediar și ale raportului privind progresul lunar menționat la punctul 7.2.2.1.

2. Echipa de proiect prezintă comitetului director raportul intermediar în termen de maximum cinci luni de la data reuniunii inițiale.
3. Rezultatele sunt înaintate Comisiei și Agenției Europene a Căilor Ferate în termen de maximum 10 luni de la data reuniunii inițiale.
4. Agenția Europeană a Căilor Ferate prezintă o recomandare privind rezultatele înaintate Comisiei în termen de maximum două luni de la primirea acestora.

7.3. **Etapa 2 – Dezvoltare**

Toți actorii vizați dezvoltă sistemul în urma modificării prezentei STI.

7.4. **Etapa 3 – Desfășurare**

Toți actorii vizați desfășoară sistemul în urma modificării prezentei STI.

7.5. **Gestionarea modificărilor**

7.5.1. *Procesul de gestionare a modificărilor*

Procedurile de gestionare a modificărilor sunt proiectate astfel încât să se asigure analiza corespunzătoare a costurilor și beneficiilor implicate, precum și implementarea controlată a modificărilor în cauză. Procedurile sunt definite, aplicate, susținute și gestionate de Agenția Europeană a Căilor Ferate și includ:

- identificarea constrângerilor tehnice care sprijină modificarea;
- o declarație privind identitatea celui care are responsabilitatea pentru procedurile de implementare a modificărilor;
- procedura de validare a modificărilor care trebuie implementate;
- politica de gestionare a modificărilor, de difuzare, de tranziție și de dezvoltare.
- definirea responsabilităților privind gestionarea specificațiilor detaliate, precum și asigurarea calității și gestionarea configurației.

Organismul de control al modificărilor (OCM) este format din Agenția Europeană a Căilor Ferate, organismele reprezentative din sectorul feroviar, un organism reprezentativ al vânzătorilor de legitimații de transport, un organism reprezentativ al călătorilor și statele membre. Această implicare a părților trebuie să asigure o perspectivă sistemică privind modificările care trebuie efectuate și o evaluare globală a implicațiilor acestora. În cele din urmă, OCM va fi plasat sub egida Agenției Europene a Căilor Ferate.

7.5.2. *Procesul specific de gestionare a modificărilor pentru documentele tehnice publicate de Agenția Europeană a Căilor Ferate*

Documentele tehnice citate în capitolul 4 din prezenta STI (cu excepția standardelor legate de punctele deschise) și enumerate în anexa III la prezentul regulament sunt documente tehnice publicate de Agenția Europeană a Căilor Ferate în conformitate cu articolul 5 alineatul (8) din Directiva 2008/57/CE.

Agenția Europeană a Căilor Ferate gestionează controlul asupra modificărilor aduse documentelor tehnice respective în conformitate cu următoarele criterii:

1. solicitările de modificare care afectează documentele tehnice sunt înaintate fie prin intermediul autorităților naționale de siguranță (ANS), fie prin intermediul organismelor reprezentative din sectorul feroviar care acționează la nivel european, astfel cum sunt definite la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 881/2004, prin intermediul reprezentantului vânzătorilor de legitimații de transport sau al organismului care a elaborat inițial specificațiile care au stat la baza documentelor tehnice;
2. Agenția Europeană a Căilor Ferate colectează și stochează solicitările de modificare;

3. Agenția Europeană a Căilor Ferate prezintă solicitările de modificare grupului de lucru dedicat al agenției, care urmează să le evalueze și să pregătească o propunere însoțită, după caz, de o evaluare economică;
4. ulterior, Agenția Europeană a Căilor Ferate prezintă solicitarea de modificare și propunerea asociată organismului de control care poate sau nu să valideze sau să amâne solicitarea de modificare;
5. dacă solicitarea de modificare nu este validată, Agenția Europeană a Căilor Ferate va trimite înapoi solicitantului justificarea refuzului sau îi solicită acestuia informații suplimentare în legătură cu proiectul solicitării de modificare;
6. dacă solicitarea de modificare este validată, documentul tehnic se modifică;
7. înainte de publicarea documentului tehnic modificat, acesta este comunicat Comisiei împreună cu solicitarea de modificare și cu evaluarea economică a acesteia;
8. Comisia informează statele membre prin intermediul comitetului înființat în temeiul articolului 29 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE;
9. noua versiune a documentului tehnic și solicitarea modificării validate sunt publicate pe site-ul Agenției Europene a Căilor Ferate.

În cazul în care gestionarea controlului asupra modificărilor afectează elemente utilizate în comun de STI ATTM, modificările sunt efectuate, pe cât posibil, după modelul STI ATTM în vederea obținerii de sinergii optime.

7.6. Cazuri specifice

7.6.1. Introducere

Următoarele dispoziții speciale sunt permise în cazurile specifice următoare:

- (a) cazuri „P”: cazuri permanente;
- (b) cazuri „T”: cazuri temporare, în care se recomandă ca sistemul vizat să fie realizat până în 2020 (obiectiv stabilit prin Decizia nr. 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport ⁽¹⁾), astfel cum a fost modificată prin Decizia nr. 884/2004/CE ⁽²⁾).

7.6.2. Lista cazurilor specifice

Nu se indică cazuri specifice pentru prezenta STI.

8. GLOSAR

Definițiile din prezentul glosar fac referire la utilizarea termenilor din prezenta STI.

Termen	Descriere
Parte de acces	Înseamnă: o întreprindere feroviară autorizată sau, în măsura în care statele membre permit acest lucru, o altă parte care solicită să rezerve o trasă feroviară în cadrul orarului de lucru pentru exploatarea unui serviciu feroviar pe teritoriul său în interes comercial sau public. Părți autorizate pot fi, de exemplu, autoritățile publice sau orice altă parte care deține un contract de acces; sau un grup internațional de astfel de părți, cunoscut și sub numele de grup solicitant sau de acces

⁽¹⁾ JO L 228, 9.9.1996, p. 1.

⁽²⁾ JO L 167, 30.4.2004, p. 1.

Termen	Descriere
ACID	Înseamnă atomicitate, coerență, izolare, durabilitate. Acestea sunt cele patru atribute principale comune oricărei tranzacții: Atomicitatea. Într-o tranzacție care implică două sau mai multe elemente de informații, fie toate elementele sunt luate în considerare, fie niciunul dintre acestea nu este luat în considerare. Coerența. O tranzacție fie creează o stare de date nouă și validă, fie, în cazul unui eșec, reface starea inițială a datelor de dinainte de începerea tranzacției. Izolarea. O tranzacție în curs și nevalidată încă trebuie să rămână izolată de orice altă tranzacție. Durabilitatea. Datele validate sunt salvate de sistem astfel încât, chiar și în cazul unei erori și redemarări a sistemului, datele să fie disponibile în starea lor corectă. Conceptul ACID este descris în ISO/IEC 10026-1:1992, secțiunea 4. Fiecare dintre aceste atribute poate fi evaluat în raport cu un punct de referință. Cu toate acestea, în general, un administrator sau un supervisor este desemnat să realizeze conceptul ACID. Într-un sistem distribuit, o modalitate de realizare a ACID este utilizarea unei validări în două etape (2PC), care asigură fie că toți cei implicați se angajează pentru validarea tranzacției, fie că nimeni nu se angajează, iar tranzacția este anulată.
Data/ora de sosire reală	Înseamnă data (și ora) reală de sosire a mijlocului de transport.
Data/ora de sosire estimată	Înseamnă data (și ora) de sosire a mijlocului de transport pe baza prognozei existente.
Data/oră de sosire planificată	Înseamnă data (și ora) de sosire a mijlocului de transport în cadrul orarului.
Întârzierea preconizată la sosire	Înseamnă diferența de timp dintre data/ora de sosire estimată și data/ora de sosire planificată.
Întârzierea reală la sosire	Înseamnă diferența de timp dintre data/ora de sosire reală și data/ora de sosire planificată.
La discreția	Înseamnă că întreprinderea feroviară poate lua hotărâri în funcție de propria experiență și de propriile necesități.
Sistem de atribuire	Înseamnă un sistem electronic care conține catalogul serviciilor de transport în baza căruia un prestator de servicii de transport autorizează distribuitorii să emită documente de călătorie.
Atributor	Înseamnă o întreprindere care gestionează un sistem de atribuire. Acesta poate fi un transportator.
Organism public autorizat	Înseamnă o autoritate publică care are obligația sau dreptul legal de a furniza populației informații referitoare la traseu. De asemenea, acesta face referire la autoritatea publică responsabilă cu punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1371/2007 în conformitate cu articolul 30 alineatul (1) din regulamentul respectiv.
Disponibilitate	Înseamnă informațiile (servicii de transport, tipul ofertei, tarife, alte servicii) care pot fi obținute în mod efectiv de un călător la un anumit moment și în legătură cu un anumit tren. Nu trebuie confundată cu oferta, care indică faptul că un serviciu (serviciu de transport, tip de ofertă, tarif, alt serviciu) este oferit în planificarea inițială, însă poate fi epuizat și, prin urmare, nu mai poate fi obținut de către un călător la un anumit moment și în legătură cu un anumit tren.
Parametru de bază	Înseamnă orice condiție de reglementare, tehnică sau operațională care este esențială pentru interoperabilitate și care solicită o decizie conformă cu procedura prevăzută la articolul 21 alineatul (2) înainte de dezvoltarea unui proiect de STI de către organismul comun de reprezentare.
Înregistrare (vânzare)	Înseamnă vânzarea unei legitimații de transport cu sau fără rezervare.
Transportator	Înseamnă întreprinderea feroviară contractuală cu care călătorul a încheiat contractul de transport sau o serie de întreprinderi feroviare succesive care sunt responsabile în baza contractului respectiv.

Termen	Descriere
Transportator comun	Înseamnă un transportator legat printr-un acord de cooperare de unul sau mai mulți transportatori în ceea ce privește exploatarea unui serviciu de transport.
Transportator unic	Înseamnă un transportator care exploatează un serviciu de transport independent de alți transportatori.
Canal	Înseamnă metoda (cum ar fi distribuitorii automate de legitimații de transport, mijloacele de la bordul trenului, serviciile web publice, serviciile de vânzare prin telefon, ghișeele mobile de emiterie a legitimațiilor de transport) prin care întreprinderea feroviară furnizează călătorului un serviciu (informații, comercializarea legitimațiilor de transport, rambursarea legitimațiilor de transport, răspunsul la plângeri etc.).
Numărul de identificare a vagonului	Înseamnă numărul unic de identificare a unui vagon.
Comisia	Înseamnă Comisia Europeană.
Produs COTS	Înseamnă produs comercial autonom (COTS – <i>commercially off-the-shelf</i>).
Client	Înseamnă o persoană care intenționează să achiziționeze, achiziționează sau a achiziționat un produs feroviar pentru sine sau pentru o altă (alte) persoană (persoane). Prin urmare, acesta poate să nu fie un călător (a se vedea rubrica „călător”).
Decriptare	Înseamnă conversia datelor criptate în forma inițială.
Întârziere	Înseamnă intervalul de timp dintre ora la care călătorul trebuia să ajungă, în conformitate cu orarul publicat, și ora sa de sosire reală sau prevăzută.
Deviație delta	Înseamnă „întârzierea sau anticiparea” operațională în legătură cu ora prevăzută în rezervare.
Data/ora de plecare reală	Înseamnă data (și ora) de plecare reală a mijlocului de transport.
Data/ora de plecare estimată	Înseamnă data (și ora) de plecare a mijlocului de transport pe baza prognozei existente.
Data/ora de plecare planificată	Înseamnă data (și ora) de plecare a mijlocului de transport în cadrul orarului.
Directiva 2008/57	Înseamnă Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate.
Întârzierea reală la plecare	Înseamnă diferența de timp dintre data/ora de plecare reală și data/ora de plecare planificată.
Întârzierea prevăzută la plecare	Înseamnă diferența de timp dintre data/ora de plecare și data/ora de plecare planificată.
Afișaj	Înseamnă orice dispozitiv vizual dinamic localizat fie în cadrul gărilor, fie în interiorul/exteriorul trenurilor în scopul informării călătorilor.
Distribuitor	Înseamnă o întreprindere care acordă emitenților dreptul juridic și tehnic de a comercializa produse feroviare sau de a furniza clienților facilități online în vederea achiziționării de produse feroviare. De asemenea, distribuitorul poate furniza emitenților diferite servicii prin adunarea serviciilor O-D (origine/destinație) realizate de diferiți transportatori în ansamblul traseului, la solicitarea călătorului. Distribuitorul poate fi un transportator.
Traseu intern	Înseamnă un traseu pentru călătorii din transportul feroviar care nu traversează frontiera unui stat membru.
Serviciul național feroviar de călători	Înseamnă serviciul feroviar pentru transportul călătorilor care nu traversează frontiera unui stat membru.
Criptare	Înseamnă codarea datelor.
ERA	A se vedea rubrica „Agenția Europeană a Căilor Ferate” (ERA – <i>European Railway Agency</i>).

Termen	Descriere
Cerințe esențiale	Înseamnă toate condițiile stabilite în anexa III la Directiva 2008/57/CE pe care trebuie să le îndeplinească sistemul feroviar transeuropean, subsistemele și elementele constitutive de interoperabilitate, inclusiv interfețele.
OES	Înseamnă oră estimată de sosire (a trenului în gară).
OEP	Înseamnă oră estimată de predare (a trenului de la un administrator de infrastructură la altul).
OET	Înseamnă oră estimată de transfer (al trenului de la o întreprindere feroviară la alta).
Agencia Europeană a Căilor Ferate	Înseamnă Agenția înființată în conformitate cu Regulamentul nr. 881/2004/CE al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2004 privind înființarea unei Agenții Europene a Căilor Ferate.
Tarif	Înseamnă o taxă care trebuie plătită pentru transport sau servicii.
Proгноză	Înseamnă cea mai bună prognoză a unui eveniment (de exemplu, ora de sosire, plecare sau tranzit a unui tren).
Punct de prognoză	Înseamnă un punct cheie pentru care este emisă prognoza. Acesta poate face referire la sosirea, plecarea, tranzitul sau predarea unui tren.
Serviciul feroviar străin de călători	Înseamnă serviciul feroviar achiziționat de călători într-o anumită țară, dar care este efectuat într-o țară diferită de țara în care a fost făcută achiziția.
Vânzare străină	Înseamnă vânzarea unei legitimații de transport de către un emitent care nu este transportatorul (unul dintre transportatorii) care exploatează trenul pentru care va fi utilizată legitimația respectivă. Emitentul își are sediul într-o țară diferită de țara transportatorului (transportatorilor).
FTP	Înseamnă Protocolul de transfer de fișiere (FTP – <i>File Transfer protocol</i>). Un protocol de transfer de fișiere între sisteme informatice în rețeaua TCP/IP.
Realizare	Înseamnă procesul prin care clientul primește produsul pe care l-a achiziționat în prealabil.
Condiții generale de transport	Înseamnă condițiile transportatorului sub formă de condiții generale sau de tarife intrate în vigoare din punct de vedere juridic în toate statele membre și care au devenit, prin încheierea contractului de transport, parte integrantă din acesta.
Tren cu preț global	Înseamnă un tren la bordul căruia un călător poate urca doar dacă a achiziționat în prealabil o legitimație de transport cu preț global.
Punct de predare	Înseamnă punctul în care responsabilitatea este predată de la un administrator de infrastructură la altul.
HTTP	Înseamnă Protocolul de transfer hipertext securizat (HTTP – <i>Hypertext Transfer Protocol</i>). Protocolul client/server utilizat pentru conectarea la serverele din rețeaua internet.
AI	Înseamnă orice organism sau întreprindere responsabilă în special de instituirea și întreținerea rețelei feroviare. De asemenea, pot fi incluse gestionarea sistemelor de control și siguranță a infrastructurii. Atribuțiile administratorului de infrastructură în ceea ce privește un coridor sau o parte a unui coridor pot fi atribuite unor organisme sau întreprinderi diferite.
Administrator de infrastructură (AI)	A se vedea rubrica „AI”.
Legitimații de transport cu rezervare integrată (IRT - <i>Integrated Reservation Tickets</i>)	Înseamnă un tip de legitimație de transport restricționată la un anumit tren și la o anumită dată/oră. O legitimație de transport cu rezervare integrată poate fi vândută exclusiv prin intermediul unei tranzacții online între terminalul de vânzare și sistemul de atribuire care găzduiește trenul în cauză.

Termen	Descriere
Interconectarea transportatorilor	Înseamnă transferul controlului de la o întreprindere feroviară la alta din motive operaționale, de securitate și de responsabilitate practice. Exemple: — întreprinderi feroviare succesive; — trenuri cu transportatori substituiți; — transferul de informații între diverse întreprinderi feroviare.
Punct de transfer	Înseamnă locul în care controlul asupra trenului este transferat de la o întreprindere feroviară la alta. În ceea ce privește circulația trenului, trenul este preluat de la o întreprindere feroviară de către o altă întreprindere feroviară care deține trasa pentru următoarea secțiune de traseu.
Punct intermediar	Înseamnă locul care definește punctul de început sau de sfârșit al unei secțiuni de traseu. Acesta poate fi, de exemplu, un punct de transfer, de predare sau de manevră.
Serviciul feroviar internațional de călători	Înseamnă serviciul feroviar pentru transportul călătorilor în care trenul traversează cel puțin o frontieră a unui stat membru.
Traseu internațional	Înseamnă traseul călătorilor din transportul feroviar care traversează cel puțin o frontieră a unui stat membru.
Vânzare internațională	Înseamnă vânzarea unei legitimații de transport pentru un traseu internațional.
Element constitutiv de interoperabilitate	Înseamnă orice componentă elementară, grup de componente, subansamblu sau ansamblu complet de echipamente încorporate sau care se intenționează a fi încorporate într-un subsistem de care depinde, direct sau indirect, interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean. Conceptul de element constitutiv se referă atât la obiecte tangibile, cât și la obiecte intangibile, cum ar fi componentele software.
IP	Înseamnă Protocolul internet (IP – <i>Internet Protocol</i>).
Emitent	Înseamnă o întreprindere feroviară care comercializează legitimații de transport și recepționează plăți pentru acestea. Emitentul poate fi un transportator și/sau un distribuitor. Emitentul este întreprinderea feroviară indicată pe legitimația de transport împreună cu codul și eventual cu sigla sa.
Traseu	Înseamnă deplasarea unui pasager (sau a mai multor pasageri care călătoresc împreună) dintr-un loc A într-un loc B.
Organizator de traseu	Înseamnă un sistem informatic capabil să propună soluții de traseu. O soluție de traseu este un set de unul sau mai multe servicii comerciale de transport care răspund în principal la întrebarea „Cum pot ajunge din locul A în locul B la o anumită dată și oră de plecare/sosire?”. Întrebarea poate să conțină criterii suplimentare mai complexe precum „în cel mai rapid mod cu putință”, „în cel mai ieftin mod cu putință”, „fără modificări” etc. Călătorul poate elabora singur soluții de traseu prin consultarea diferitelor surse de informare sau poate primi soluția din partea organizatorului de traseu.
Operator	Înseamnă persoana care, fiind proprietarul unui vehicul sau având dreptul de a dispune de acesta, exploatează vehiculul în mod economic și permanent ca mijloc de transport și care este înregistrat ca atare în registrul materialului rulant.
Număr de identificare a locomotivei	Înseamnă numărul unic de identificare a unei unități de tracțiune.
Punerea la dispoziție/Furnizarea	Înseamnă publicarea informațiilor sau a datelor pentru care se aplică controlul accesului.
Confirmare pe listă	Înseamnă o metodă de realizare prin care clientul face achiziția în avans (de exemplu, la domiciliu) și primește doar o confirmare însoțită de obicei de un cod de referință. Întreprinderea feroviară care efectuează acest tip de vânzare pune la dispoziția TCO o listă cu toți călătorii (și codurile de referință) admiși într-un anumit tren. Călătorul își manifestă pur și simplu dorința de a fi admis la bordul trenului înainte/după plecarea de la TCO. TCO verifică dacă călătorul este autorizat să urce/să rămână la bordul trenului.

Termen	Descriere
Preț de piață	A se vedea rubrica „preț global”.
Metadata	Acest termen înseamnă pur și simplu date despre date. Metadatale descriu date, servicii software și alte componente conținute în sistemele de informații ale întreprinderilor. Printre exemplele de tipuri de metadata se numără definițiile de date standard, informațiile de localizare și de rutare și gestionarea sincronizării pentru repartizarea datelor comune
Organisme notificate	Înseamnă organismele care sunt însărcinate cu evaluarea conformității și adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate sau cu evaluarea procedurii CE de verificare a subsistemelor.
Tren NRT	Înseamnă un tren la bordul căruia poate urca un călător care a achiziționat o legitimație de transport cu rezervare neintegrată în cazul vânzărilor internaționale sau străine.
NRT	Legitimații de transport cu rezervare neintegrată (NRT – <i>non integrated reservation</i>) – Aceasta constituie o modalitate de vânzare a legitimațiilor de transport destinate vânzărilor internaționale sau străine în care emitentul poate să elibereze legitimația de transport la nivel local, fără o tranzacție online a sistemului de atribuire. NRT sunt întotdeauna legitimații cu dată deschisă, contractul de transport fiind deci valabil pentru orice tren NRT care deservește ruta marcată pe legitimație într-o perioadă de valabilitate definită. În vederea eliberării NRT, emitentul are nevoie de o listă OD („serie”) și de unul sau mai multe tabele de prețuri corespunzătoare categoriilor de distanță. Rezervările pot (și în anumite cazuri trebuie) să fie achiziționate împreună cu legitimația de transport.
Ofertă	A se vedea rubrica „disponibilitate”.
Site oficial	Înseamnă site-ul web public al întreprinderii prin intermediul căruia se comunică clientului informații comerciale. Site-ul web poate fi citit automat prin respectarea orientărilor privind accesibilitatea conținutului web.
Ghișeu unic	Un parteneriat internațional între administratorii de infrastructură feroviară care furnizează un singur punct de contact pentru clienții transportului feroviar cu scopul: solicitării de trase de tren în traficul internațional de marfă; monitorizării tuturor mișcărilor trenurilor; în general, al facturării taxelor de acces la calea ferată în numele administratorilor de infrastructură.
Călător	Înseamnă o persoană care intenționează să parcurgă, parcurge sau a parcurs un traseu cu ajutorul serviciilor de transport și al altor servicii furnizate de una sau mai multe întreprinderi feroviare. Poate să nu fie clientul (a se vedea rubrica „client”).
Trasă	Înseamnă capacitatea de infrastructură necesară pentru circulația unui tren între două puncte pe o perioadă de timp dată (rută definită în timp și spațiu).
Număr de trasă	Înseamnă numărul trasei de tren definite.
Plată	Înseamnă transferul banilor de la o parte (cum ar fi clientul) la alta (cum ar fi distribuitorul). În general, o plată este efectuată în schimbul furnizării serviciului de transport sau a altor servicii.
Peer-to-peer	Înseamnă o clasă de sisteme și aplicații care utilizează resurse distribuite pentru a realiza o funcție critică într-un mod descentralizat.
Persoană cu mobilitate redusă (PMR)	Înseamnă orice persoană a cărei mobilitate, atunci când folosește mijloacele de transport, este redusă din cauza unei invalidități fizice (senzoriale sau locomotorii, permanente sau temporare), a unei dizabilități sau deficiențe intelectuale, din cauza oricărui alt tip de dizabilitate sau din cauza vârstei și a cărei situație necesită o atenție specială și adaptarea serviciilor puse la dispoziția tuturor călătorilor la nevoile sale.
Peron	Înseamnă zona feroviară de coborâre din tren/urcare în tren.
Date primare	Înseamnă date de bază utilizate ca intrări de date de referință pentru mesaje sau ca bază pentru funcționalitatea și calcularea datelor derivate.
PMR	A se vedea rubrica „persoană cu mobilitate redusă”.

Termen	Descriere
Produs	Înseamnă un tip de tren cu tipuri prestabilite de servicii (de exemplu, tren de mare viteză, spații de depozitare a bicicletelor, oferirea unui loc PMR, cușetă și/sau vagoane de dormit, vagoane restaurant, facilități de livrare etc.) legate de prețurile relevante și care pot fi legate de condiții speciale.
Publicare	Înseamnă publicarea informațiilor sau a datelor pentru care nu se aplică controlul accesului.
Sistem feroviar	Înseamnă (la fel ca în „sistemul feroviar transeuropean”) structura, astfel cum este descrisă în anexa I (Directiva 2008/57/CE), compusă din linii și instalații fixe, a rețelei transeuropene de transport, construită sau actualizată pentru transportul feroviar convențional și pentru transportul feroviar mixt, plus materialul rulant proiectat pentru a circula în infrastructura respectivă.
Întreprindere feroviară	Înseamnă orice întreprindere publică sau privată a cărei activitate principală este de a furniza transport feroviar de mărfuri și/sau călători, tracțiunea fiind asigurată de întreprinderea respectivă; de asemenea, sunt incluse întreprinderi care furnizează numai tracțiune.
Procese obișnuite și procese pe termen scurt	Procesul obișnuit înseamnă procesul efectuat într-o perioadă de timp de șapte sau mai multe zile. Procesul pe termen scurt înseamnă procesul efectuat într-o perioadă de timp mai mică de șapte zile.
Punct de raportare	Înseamnă fie punctele de tranzit utilizate de un administrator de infrastructură pentru a furniza (exclusiv) informații privind circulația trenului, fie punctele în care sunt generate prognozele.
Repertoriu	Înseamnă stocarea datelor după modelul unei baze de date și al unui dicționar de date; cu toate acestea, repertoriul cuprinde de obicei un mediu cu un sistem detaliat de gestionare a informațiilor. Acesta trebuie să includă nu numai descrieri ale structurilor de date (și anume entități și elemente), ci și metadata de interes pentru întreprindere, ecrane de date, rapoarte, programe și sisteme.
Rezervare	Înseamnă o autorizație, pe suport de hârtie sau în format electronic, care dă drept de efectuare a unui serviciu (transport sau asistență) pe baza unui plan personalizat de transport confirmat anterior.
Sistem de rezervare	Înseamnă un sistem computerizat utilizat pentru a stoca sau a recupera informațiile și pentru a desfășura tranzacțiile referitoare la traseu. Un sistem de rezervare este în măsură să țină inventarul corect în timp real și să fie accesat de agenții/vânzători cu amănuntul din întreaga lume.
Vânzător cu amănuntul	Înseamnă o persoană sau o întreprindere care vinde clientului o legitimație de transport cu sau fără rezervare pentru un serviciu feroviar. Vânzător cu amănuntul poate fi o întreprindere feroviară (agent) sau un agent feroviar acreditat.
Rută	Înseamnă calea geografică care trebuie urmată de la un punct de plecare la un punct de destinație.
Secțiune de traseu	Înseamnă o parte a unui traseu.
ÎF	A se vedea rubrica „întreprindere feroviară”.
Vânzare	A se vedea rubrica „înregistrare”.
Serviciu	A se vedea rubrica „serviciu de transport”.
Prestator de servicii	Înseamnă entitatea responsabilă cu furnizarea de servicii legate de transportul călătorilor.
Trebuie	Înseamnă că definiția este o cerință absolută a specificației.
Procese pe termen scurt	A se vedea rubrica „procese obișnuite și procese pe termen scurt”.

Termen	Descriere
Solicitare de trasă pe termen scurt	Înseamnă solicitarea individuală pentru o trasă în conformitate cu articolul 23 din Directiva 2001/14/CE care rezultă din cereri de transport sau nevoi operaționale suplimentare.
SQL	Înseamnă limbaj de interogare structurat (SQL – <i>Structured Query Language</i>). Un limbaj proiectat de IBM, standardizat ulterior de ANSI și ISO, care este utilizat pentru crearea, gestionarea și recuperarea datelor în bazele de date relaționale.
Părți interesate	Înseamnă orice persoană sau organizație care deține un interes rezonabil în exploatarea trenului, de exemplu: — întreprindere feroviară; — furnizor de locomotive; — furnizor de vagoane; — furnizor de mecanici de locomotivă/personal de tren; — administrator de infrastructură (AI); — director de parc auto; — operator de feribot; — muncitor; — vânzător de legitimații de transport; — călător.
Gară	Înseamnă o așezare feroviară de unde poate pleca, unde poate opri sau unde poate staționa un tren pentru transportul de călători.
Gestionar de gară	Înseamnă entitatea organizațională dintr-un stat membru care a fost însărcinată cu administrarea unei gări feroviare și care poate fi administratorul de infrastructură.
Operator de transport substituit	Înseamnă întreprinderea feroviară care nu a încheiat un contract de transport cu călătorul, dar căreia întreprinderea feroviară parte la contract i-a încredințat, în întregime sau în parte, executarea transportului feroviar.
Tarif	Înseamnă un set specific de tarife disponibile pentru un anumit tren într-o anumită zi, pentru o anumită secțiune O-D de traseu. Tarifele pot fi grupate în diferite categorii (cum ar fi tarife publice, tarife pentru grupuri etc.).
TCO	Înseamnă organizația de control al legitimațiilor de transport (TCO - <i>Ticket Controlling Organisation</i>). Aceasta este o organizație împuternicită să verifice legitimațiile de transport ale călătorilor. Aceasta este, în general, un transportator. Dacă este cazul, TCO furnizează distribuitorilor certificate de securitate pentru printarea legitimațiilor internaționale de transport feroviar (IRTHP - <i>International Rail Ticket for Home Printing</i>).
Document tehnic	Înseamnă orice document tehnic publicat de către Agenția Europeană a Căilor Ferate în conformitate cu articolul 5 alineatul (8) din Directiva 2008/57.
Specificație tehnică de interoperabilitate	Înseamnă o specificație adoptată în conformitate cu Directiva 2008/57 care reglementează fiecare subsistem sau parte a subsistemului pentru îndeplinirea cerințelor esențiale și asigurarea interoperabilității sistemului feroviar.
OEST	A se vedea rubrica „ora estimată de sosire” a trenului.
Parte terță	Înseamnă orice întreprindere publică sau privată care nu este o întreprindere feroviară sau un administrator de infrastructură și care furnizează servicii auxiliare sau legate de servicii/serviciile de transport.
Bilet direct	Înseamnă legitimația sau legitimațiile de transport care reprezintă un contract de transport pentru servicii feroviare succesive executate de către una sau mai multe întreprinderi feroviare.
Legitimație de transport	Înseamnă o înregistrare materială sau imaterială care împuternicește un călător să utilizeze prin contract unul sau mai multe servicii comerciale de transport oferite de una sau mai multe întreprinderi feroviare.
Legitimație de transport achiziționată la plecare	Înseamnă o metodă de realizare prin care un client face o achiziție în avans (de exemplu, la domiciliu) și ridică legitimația în gara de plecare, la ghișeu sau la distribuitorii automate de legitimații de transport.

Termen	Descriere
Vânzător de legitimații de transport	Înseamnă distribuitorul cu amănuntul de servicii de transport feroviar care încheie contracte de transport și vinde legitimații de transport în numele unei întreprinderi feroviare sau pe cont propriu.
Orar	Înseamnă lista serviciilor de transport comercial oferite de către o întreprindere feroviară pe parcursul unui interval de timp prestabilit.
TOD	A se vedea rubrica „legitimație de transport achiziționată la plecare”.
Operator de turism	Înseamnă un organizator sau distribuitor cu amănuntul, altul decât întreprinderea feroviară, în sensul articolului 2 alineatele (2) și (3) din Directiva 90/314/CEE.
Ora estimată de sosire a trenului	Înseamnă ora estimată de sosire a unui tren la un punct specific, de exemplu punct de predare, punct de transfer, destinație a trenului.
Trasă	Înseamnă ruta trenului definită în timp și spațiu.
Înteruperea circulației trenului	Înseamnă că circulația trenului nu este cunoscută din cauza circumstanțelor locale existente și în opinia părților implicate. În cazul în care întârzierea este cunoscută, administratorul de infrastructură trimite un mesaj de prognoză privind circulația trenului.
Rețea feroviară transeuropeană	Înseamnă rețeaua feroviară descrisă în anexa 1 la Directiva 2008/57/CE.
Contract de transport	Înseamnă un contract de transport, contra cost sau gratuit, între o întreprindere feroviară sau un vânzător de legitimații de transport și călător, în vederea prestării unui sau mai multor servicii de transport.
Mod de transport	Înseamnă un tip generic de vehicul capabil să transporte călători (tren, avion, autobuz etc.).
Serviciu de transport	Înseamnă un serviciu comercial de transport sau un serviciu de transport în temeiul unui contract de servicii publice care leagă două sau mai multe puncte geografice, fiind oferite de o întreprindere feroviară în conformitate cu un orar publicat. Un serviciu de transport este în general efectuat cu ajutorul unui tip specific de transport.
Furnizor de servicii de transport	Înseamnă orice întreprindere privată sau publică autorizată să transporte persoane în traficul intern sau internațional de călători. Un „furnizor de servicii de transport” acceptă documentele de călătorie emise de punctele de vânzare acreditate ale distribuitorilor săi. Acesta joacă rolul transportatorului contractual cu care călătorul a semnat un contract de transport. Executarea serviciului de transport poate fi încredințată, în întregime sau parțial, unui operator de transport substituit.
STI	A se vedea rubrica „specificatie tehnică de interoperabilitate”.
XML	Înseamnă limbaj de marcare extensibil (XML – <i>Extended Mark-up Language</i>).
XQL	Înseamnă limbaj extins de interogare structurată (XQL – <i>Extended Structured Query Language</i>).

ANEXA II

LISTA PUNCTELOR DESCHISE

În conformitate cu articolul 5 alineatul (6) din Directiva 2008/57/CE, se identifică următoarele puncte deschise:

Secțiune	Puncte deschise
4.2.2.1.	Document tehnic privind procesul și informațiile utilizate în legătură cu datele privind tarifele destinate vânzărilor interne
4.2.10.	Standardul pentru gestionarea elementelor privind siguranța distribuției produselor
4.2.11.2	Standardul european privind „legitimația de transport achiziționată la plecare” și „confirmarea pe listă”
4.2.11.3	Documentul tehnic sau standardul privind metodele de realizare directă care sunt legate de legitimația de transport și/sau de rezervare, precum și de tipul de mijloace pentru vânzările interne
4.2.11.4	Documentul tehnic sau standardul privind metodele de realizare indirectă care sunt legate de legitimația de transport și/sau de rezervare, precum și de tipul de mijloace pentru vânzările interne
4.2.22	Standardul privind schimbul de informații tarifare în contextul conexiunilor cu alte moduri de transport

ANEXA III

LISTA DOCUMENTELOR TEHNICE LA CARE FACE REFERIRE PREZENTA STI

Referință	Etichetă
B.1. (V1.1)	Generarea și schimbul computerizat de date privind tarifele destinate vânzărilor internaționale sau străine – legitimații de transport cu rezervare neintegrată (NRT)
B.2. (V1.1)	Generarea și schimbul computerizat de date privind tarifele destinate vânzărilor internaționale sau străine – legitimații de transport cu rezervare integrată (IRT)
B.3. (V1.1)	Generarea și schimbul computerizat de date destinate vânzărilor internaționale sau străine – oferte speciale
B.4. (V1.1)	Ghidul de punere în aplicare a mesajelor EDIFACT care reglementează schimbul de date privind orarul
B.5. (V1.1)	Rezervarea electronică a locurilor/cușetelor și producerea electronică a documentelor de transport – schimb de mesaje
B.6. (V1.1)	Rezervarea electronică a locurilor/cușetelor și producerea electronică a documentelor de transport (standarde RCT2)
B.7. (V1.1)	Printarea legitimațiilor internaționale de transport feroviar
B.8. (V1.1)	Codificarea numerică standard a întreprinderilor feroviare, a administratorilor de infrastructură și a altor societăți implicate în lanțurile de transport feroviar
B.9. (V1.1)	Codificarea numerică standard a locațiilor
B.10 (V1.1)	Rezervarea electronică a serviciului de asistență pentru persoanele cu mobilitate redusă – schimb de mesaje
B.30. (V1.1)	Schema – catalogul de mesaje/seturi de date necesare pentru comunicarea ÎF/AI din STI ATTC

ANEXA IV

LISTA TARIFELOR DESTINATE VÂNZĂRILOR INTERNAȚIONALE SAU STRĂINE**C.1. Tarife NRT**

Datele privind tarifele NRT trebuie să conțină, în principal, următoarele:

- seria;
- produsele;
- serviciile;
- codurile transportatorilor;
- tabelele cu tarife;
- lista gărilor.

Tarifele NRT trebuie furnizate cu cel puțin trei luni înainte de intrarea în vigoare a tarifelor.

C.2. Tarife IRT

Datele privind tarifele IRT trebuie să conțină, în principal, următoarele:

- tarifele;
- categoriile de tarife;
- cardurile utilizate cu prețurile pieței;
- tipurile de excludere;
- condițiile de vânzare;
- condițiile de după vânzare;
- tabelele cu tarife;
- lista gărilor/zonelor.

Tarifele IRT trebuie furnizate în avans, în conformitate cu condițiile de vânzare.

C.3. Tarife speciale

Datele tarifare speciale conțin, în principal, următoarele:

- oferta și condițiile ofertei;
- tarifele;
- suplimentele;
- autorizațiile;
- numărul de călători/insoțitori de traseu și categoriile acestora;
- tipurile de reduceri;
- tipurile de excludere;
- condițiile de vânzare;
- condițiile de după vânzare;

- taxele de rezervare;
- seria;
- trenurile care includ categorii și facilități.

Tarifele speciale sunt puse la dispoziție în avans, în conformitate cu condițiile de vânzare.

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 455/2011 AL COMISIEI**din 11 mai 2011****de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului din 22 octombrie 2007 de instituire a unei organizări comune a piețelor agricole și privind dispoziții specifice referitoare la anumite produse agricole (Regulamentul unic OCP) ⁽¹⁾,având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1580/2007 al Comisiei din 21 decembrie 2007 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 2200/96, (CE) nr. 2201/96 și (CE) nr. 1182/2007 ale Consiliului în sectorul fructelor și legumelor ⁽²⁾, în special articolul 138 alineatul (1),

întrucât:

Regulamentul (CE) nr. 1580/2007 prevede, ca urmare a rezultatelor negocierilor comerciale multilaterale din Runda Uruguay, criteriile pentru stabilirea de către Comisie a valorilor forfetare de import din țări terțe pentru produsele și perioadele menționate în partea A din anexa XV la regulamentul respectiv,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Valorile forfetare de import prevăzute la articolul 138 din Regulamentul (CE) nr. 1580/2007 se stabilesc în anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare la 12 mai 2011.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 11 mai 2011.

*Pentru Comisie,
pentru președinte*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală

⁽¹⁾ JO L 299, 16.11.2007, p. 1.⁽²⁾ JO L 350, 31.12.2007, p. 1.

ANEXĂ

Valorile forfetare de import pentru determinarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume

(EUR/100 kg)

Cod NC	Codul țărilor terțe ⁽¹⁾	Valoare forfetară de import
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⁾ Nomenclatorul țărilor, astfel cum este stabilit prin Regulamentul (CE) nr. 1833/2006 al Comisiei (JO L 354, 14.12.2006, p. 19). Codul „ZZ” reprezintă „alte origini”.

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 456/2011 AL COMISIEI**din 11 mai 2011****de modificare a prețurilor reprezentative și a valorilor taxelor suplimentare de import pentru anumite produse din sectorul zahărului, stabilite prin Regulamentul (UE) nr. 867/2010 pentru anul de comercializare 2010/11**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului din 22 octombrie 2007 de instituire a unei organizări comune a piețelor agricole și privind dispoziții specifice referitoare la anumite produse agricole („Regulamentul unic OCP”) ⁽¹⁾,având în vedere Regulamentul (CE) nr. 951/2006 al Comisiei din 30 iunie 2006 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 318/2006 al Consiliului în ceea ce privește schimburile cu țările terțe în sectorul zahărului ⁽²⁾, în special articolul 36 alineatul (2) al doilea paragraf a doua teză,

întrucât:

- (1) Valorile prețurilor reprezentative și ale taxelor suplimentare aplicabile la importul de zahăr alb, de zahăr

brut și de anumite siropuri pentru anul de comercializare 2010/11 s-au stabilit prin Regulamentul (UE) nr. 867/2010 al Comisiei ⁽³⁾. Aceste prețuri și taxe au fost modificate ultima dată prin Regulamentul (UE) nr. 438/2011 al Comisiei ⁽⁴⁾.

- (2) Având în vedere datele de care dispune în prezent Comisia, se impune modificarea valorilor respective, în conformitate cu normele și procedurile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 951/2006,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Prețurile reprezentative și taxele suplimentare aplicabile la importul produselor menționate la articolul 36 din Regulamentul (CE) nr. 951/2006, stabilite de Regulamentul (UE) nr. 867/2010 pentru anul de comercializare 2010/11, se modifică și figurează în anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare la 12 mai 2011.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 11 mai 2011.

*Pentru Comisie,
pentru președinte*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală

⁽¹⁾ JO L 299, 16.11.2007, p. 1.
⁽²⁾ JO L 178, 1.7.2006, p. 24.

⁽³⁾ JO L 259, 1.10.2010, p. 3.
⁽⁴⁾ JO L 118, 6.5.2011, p. 6.

ANEXĂ

Valori modificate ale prețurilor reprezentative și ale taxelor suplimentare de import pentru zahărul alb, zahărul brut și produsele înscrise la codul NC 1702 90 95 aplicabile începând cu 12 mai 2011

(EUR)

Codul NC	Valoarea prețului reprezentativ la 100 kg net din produsul în cauză	Valoarea taxei suplimentare la 100 kg net din produsul în cauză
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⁾ Stabilire pentru calitatea standard, astfel cum este definită la punctul III din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 1234/2007.⁽²⁾ Stabilire pentru calitatea standard, astfel cum este definită la punctul II din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 1234/2007.⁽³⁾ Stabilire la 1 % de conținut de zaharoză.

IV

(Acte adoptate înainte de 1 decembrie 2009, în temeiul Tratatului CE, al Tratatului UE și al Tratatului Euratom)

DECIZIA NR. 343/09/COL A AUTORITĂȚII AELS DE SUPRAVEGHERE**din 23 iulie 2009****privind tranzacțiile imobiliare încheiate de autoritățile municipale din Time în legătură cu proprietățile nr. 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70, 2/32****(Norvegia)**

AUTORITATEA AELS DE SUPRAVEGHERE ⁽¹⁾,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European ⁽²⁾, în special articolele 61-63 și Protocolul 26,

având în vedere Acordul dintre statele AELS privind instituirea unei Autorități de Supraveghere și a unei Curți de Justiție ⁽³⁾, în special articolul 24,

având în vedere articolul 1 alineatul (3) partea I și articolul 4 alineatul (4) și articolul 7 alineatul (2) partea II din Protocolul 3 la Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea de Justiție ⁽⁴⁾,

având în vedere Orientările Autorității privind aplicarea și interpretarea articolelor 61 și 62 din Acordul privind SEE ⁽⁵⁾, în special capitolul referitor la elementele de ajutor de stat în vânzările de teren și clădiri realizate de autoritățile publice,

având în vedere decizia Autorității din 14 iulie 2004 privind dispozițiile de punere în aplicare menționate la articolul 27 partea II din Protocolul 3 ⁽⁶⁾,

⁽¹⁾ Denumită în continuare „Autoritatea”.

⁽²⁾ Denumit în continuare „Acordul privind SEE”.

⁽³⁾ Denumit în continuare „Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea de Justiție”.

⁽⁴⁾ Denumit în continuare „Protocolul 3”.

⁽⁵⁾ Orientări privind aplicarea și interpretarea articolelor 61 și 62 din Acordul privind SEE și a articolului 1 din Protocolul 3 la Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea de Justiție, adoptate și emise de Autoritate la 19 ianuarie 1994 (JO L 231, 3.9.1994 p. 1 și Suplimentul SEE nr. 32, 3.9.1994, p. 1). Orientările au fost modificate ultima dată la 10 iunie 2009. Denumite în continuare „Orientări privind ajutorul de stat”. Versiunea actualizată a Orientărilor privind ajutorul de stat este publicată pe site-ul internet al Autorității: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>.

⁽⁶⁾ Decizia nr. 195/04/COL din 14 iulie 2004 (JO L 139, 25.5.2006, p. 37 și Suplimentul SEE nr. 113, 27.4.2006 p. 24, precum și Suplimentul SEE nr. 21, 27.4.2006 p. 46). Versiunea consolidată a Deciziei nr. 195/04/COL este publicată pe site-ul internet al Autorității: <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>.

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile menționate mai sus ⁽⁷⁾ și ținând seama de aceste observații,

întrucât:

I. DATE FACTUALE**1. PROCEDURA**

La 3 martie 2007, Autoritatea a primit o plângere din partea asociației Aksjonsgruppa „Ta vare på trivelige Bryne” referitoare la vânzarea proprietăților nr. 1/152, 1/301, 1/630, 4/165 din municipalitatea Time de către autoritățile municipale către două entități private diferite, precum și vânzarea de către Bryne fotballklubb a proprietății nr. 2/70 (stadionul Bryne, care include și proprietatea nr. 2/32) unui investitor privat (document nr. 414270). Această proprietate fusese primită anterior de club de la municipalitate. Prin scrisoarea din 9 mai 2007, dl. Gunnar Oma, un investitor privat, a transmis o plângere Autorității cu privire la vânzarea de către autoritățile municipale din Time a uneia dintre proprietățile de mai sus, respectiv numărul 4/165.

După un schimb de corespondență și informații cu autoritățile norvegiene ⁽⁸⁾, la 19 decembrie 2007, Autoritatea a decis să inițieze o procedură oficială de investigare cu privire la vânzarea parcelor de teren menționate mai sus. Decizia nr. 7171/07/COL a Autorității de inițiere a procedurii a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și în Suplimentul SEE la acesta ⁽⁹⁾.

Autoritățile norvegiene și-au prezentat observațiile privind decizia de inițiere a procedurii prin scrisoarea din 21 februarie 2008 (document nr. 466024). Autoritatea a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile. Autoritatea a primit observații

⁽⁷⁾ JO C 138, 5.6.2008, p. 30 și Suplimentul SEE nr. 31, 5.6.2008, p. 1.

⁽⁸⁾ Pentru detalii suplimentare privind schimbul de corespondență, a se vedea Decizia nr. 717/07/COL a Autorității, publicată pe site-ul internet al acesteia: http://www.eftasurv.int/fieldswork/fieldstateaid/stateaidregistry/sadecnor07/717_07_col.pdf.

⁽⁹⁾ A se vedea nota de subsol nr. 7.

din partea a două părți interesate⁽¹⁰⁾. Prin scrisoarea din 24 iulie 2008 (document nr. 485974), Autoritatea a transmis aceste observații autorităților norvegiene. Prin scrisoarea din 13 august 2008 (document nr. 488289), autoritățile norvegiene au informat Autoritatea că nu aveau observații suplimentare.

2. DESCRIEREA TRANZACȚIILOR CARE FAC OBIECTUL ANALIZEI

2.1. VÂNZAREA PROPRIETĂȚILOR NR. 1/152, 1/301 ȘI 1/630 CĂTRE GRUNNSTEINEN AS

Printr-un contract de vânzare din 25 august 2007⁽¹¹⁾, municipalitatea din Time a vândut proprietățile nr. 1/152 (1 312 m²), 1/301 (741 m²) și 1/630 (1 167 m²) din Bryne, centrul municipalității Time, investitorului imobiliar privat Grunnsteinen AS. Potrivit explicațiilor oferite, inițiativa încheierii contractului pare să fi aparținut cumpărătorilor, nefiind organizată o licitație publică anterior vânzării⁽¹²⁾. Grunnsteinen nu a plătit nimic pentru proprietăți, însă s-a angajat să construiască în total 65 de spații de parcare subterane în schimbul plății propriu-zise datorate pentru proprietate⁽¹³⁾. Clauza nr. 7 din contractul cu Grunnsteinen prevedea că proprietățile urmau a fi transferate doar în momentul finalizării spațiilor de parcare, cel târziu la sfârșitul anului 2008. În plus, clauza 1 stipula că parcare subterană urma să fie înregistrată ca proprietate separată în registrul funciar în momentul transferului către municipalitatea din Time.

Clauza nr. 1 a contractului⁽¹⁴⁾ menționează că, în momentul încheierii contractului, proprietățile erau zonate pentru uz rezidențial și ca drum public/parcări.

Conform clauzei nr. 1 a contractului, Grunnsteinen AS s-a angajat să construiască spații de parcare subterană pe proprietatea nr. 1/152, 65 dintre acestea urmând a fi transferate municipalității din Time în momentul finalizării (clauzele nr. 1 și 5 ale contractului). Conform autorităților municipale, plata pentru proprietatea nr. 1/152 consta în 44 de spații de parcare de pe proprietatea care urma să fie plătită prin parcare subterană. În ceea ce privește proprietățile nr. 1/301 și 1/630, municipalitatea a comandat o evaluare a valorii uneia dintre acestea, nr. 1/630, despre care susține că a fost efectuată de Eiendomsmeidler 1. Evaluarea proprietății nr. 1/630, care concluzionează că valoarea de piață era de 600 NOK pe metru pătrat, a fost prezentată Autorității anterior inițierii procedurii oficiale de investigare⁽¹⁵⁾. În răspunsul la solicitările Autorității,

autoritățile norvegiene au prezentat inițial calculele efectuate de firma de construcții Skanska Norge AS, care arătau că prețul unui spațiu de parcare într-o parcare subterană era de aproximativ 150 000 NOK, fără TVA și fără costurile de cumpărare/închiriere a terenului⁽¹⁶⁾. Pe baza acestor estimări, autoritățile norvegiene au susținut că prețul de piață al proprietăților 1/301 și 1/630 era de 2 516 400 NOK⁽¹⁷⁾, în timp ce valoarea celor 21 de spații de parcare suplimentare pe care Grunnsteinen se angajase să le construiască pentru municipalitate era estimată la 2 625 000 NOK⁽¹⁸⁾. Prin urmare, valoarea acestor două proprietăți urma să fie compensată în întregime de Grunnsteinen prin construirea a 21 de spații de parcare suplimentare.

În răspunsul la ordinul de furnizare a informațiilor din decizia Autorității de inițiere a procedurii oficiale de investigare au fost comunicate valori noi ale evaluării proprietății, precum și estimări ale prețului parcarii pentru autoturisme⁽¹⁹⁾. Noile evaluări au fost efectuate de OPAK, o firmă specializată în evaluarea activelor. Pe baza metodei costului terenurilor⁽²⁰⁾, OPAK a stabilit o valoare de piață de 3,2 milioane NOK pentru proprietățile vândute în bloc. Conform OPAK, casa de pe proprietatea nr. 1/301 este dezafectată și va fi demolată, reprezentând astfel o sarcină asupra proprietății. Costurile de demolare sunt estimate la 150 000 NOK. Evaluarea OPAK include și estimări în ceea ce privește costul spațiilor de parcare. Pe baza unui minim de 25 de metri pătrați pentru fiecare spațiu de parcare (conform cerințelor guvernamentale) și luând în calcul costuri de construcție de 5 200 NOK pe metru pătrat (pe baza experienței), OPAK estimează un preț de 130 000 NOK pentru un spațiu de parcare, sau de 8 450 000 NOK pentru 65 spații de parcare.

2.2. VÂNZAREA PROPRIETĂȚII NR. 4/165 CĂTRE BRYNE INDUSTRIEPARK AS

La 31 august 2005, municipalitatea din Time și investitorul imobiliar privat Bryne Industripark AS au semnat un contract de vânzare-cumpărare privind proprietatea nr. 4/165 din Håland, Time⁽²¹⁾. Proprietatea era formată din 56 365 mp de teren industrial, prețul de vânzare fiind fixat la 4,7 milioane NOK (sau aproximativ 83 NOK pe metru pătrat). În momentul semnării contractului, suprafața era în curs de zonare în scopuri industriale, dar planul detaliat de zonare nu a fost adoptat ca urmare a obiecțiilor Administrației Drumurilor Publice. Contractul conține o clauză de recuperare (clauza nr. 7)

⁽¹⁰⁾ Evenimentele nr. 484855 (Observațiile Asociației Norvegiene de Fotbal, 4 iulie 2008), 485026 (Observațiile firmei de consultanță juridică Arntzen de Besche în numele Bryne fotballklubb, 8 iulie 2008) și 485461 (Observațiile firmei de consultanță juridică Selmer în numele clubului de fotbal Vålerenga, 8 iulie 2008).

⁽¹¹⁾ Denumit în continuare „contractul Grunnsteinen”.

⁽¹²⁾ Răspunsul Norvegiei la prima cerere de informații a Autorității (document nr. 427879), răspunsul la întrebarea 1 (e).

⁽¹³⁾ Răspunsul Norvegiei la prima cerere de informații a Autorității (document nr. 427879), răspunsul la întrebarea 1 (e).

⁽¹⁴⁾ Răspunsul Norvegiei la prima cerere de informații a Autorității (document nr. 427879, anexa 1).

⁽¹⁵⁾ Răspunsul Norvegiei la prima cerere de informații a Autorității (document nr. 427879, anexa 2). În răspunsul său, Norvegia susține că evaluarea valorii privea proprietățile nr. 1/301 și 1/630. Totuși, acest lucru nu se reflectă în evaluarea propriu-zisă, iar numărul de metri pătrați indicați în aceasta nu arată faptul că au fost luate în considerare ambele proprietăți.

⁽¹⁶⁾ Răspunsul Norvegiei la prima cerere de informații a Autorității (document nr. 427879, anexa 5).

⁽¹⁷⁾ Această sumă pare a se baza pe o valoare de 600 NOK pe metru pătrat plus valoarea unei clădiri pe proprietatea nr. 1/301. Autorității nu i-a fost prezentată evaluarea clădirii.

⁽¹⁸⁾ Această sumă se bazează pe estimarea inițială de către municipalitate a costului la 125 000 NOK – conținută în documentele de informare ale deliberărilor din consiliul municipal (document nr. 413558, pp. 16-17). Estimarea Skanska pare a fi fost obținută într-o etapă ulterioară.

⁽¹⁹⁾ Răspunsul Norvegiei la decizia Autorității de inițiere a procedurii de investigare, document nr. 466024, anexa 3.

⁽²⁰⁾ În limba norvegiană: „Tomtebelastningsmetoden”.

⁽²¹⁾ Documentul nr. 413558, p. 19 și urm.

pentru municipalitatea din Time în cazul în care proprietatea nu este dată în folosință sau nu se construiește nimic pe aceasta în termen de 5 ani de la data intrării în posesie.

În momentul încheierii contractului, proprietatea consta în teren nedezvoltat. În memoriul adresat consiliului municipal care a aprobat contractul, administrația municipală afirma că vânzarea terenului ar trebui să fie condiționată de încheierea unui acord de dezvoltare. Conform autorităților municipale, noile reglementări detaliate de zonare, prin care terenul era zonat în vederea desfășurării de activități sportive, au fost adoptate la 30 august 2007⁽²²⁾. Contractul de vânzare-cumpărare stipula obligativitatea încheierii unui acord de dezvoltare pe baza regulamentului privind zonarea. Autoritățile norvegiene au transmis, împreună cu observațiile privind decizia de inițiere a procedurii, o estimare a costurilor de dezvoltare efectuată de către firma de consultanță Asplan Viak și o ofertă pentru lucrări de construcție depusă de către un constructor local⁽²³⁾.

Municipalitatea confirmă faptul că nu a fost organizată o licitație publică anterior vânzării, care a avut loc în urma unei inițiative a cumpărătorului, dar susține că anunțul de vânzare a terenului a fost publicat pe site-ul său internet în perioada 2003-2004. Memorandumul administrativ încheiat anterior vânzării prevedea că prețul solicitat era calculat pe baza prețului cu care municipalitatea din Time a cumpărat proprietatea în 1999, la care se adăugau costuri de capital, lucrări de reglementare și costuri administrative. Prin urmare, prețul era stabilit în conformitate cu principiul general al municipalității privind vânzarea proprietăților industriale, respectiv vânzarea la cost⁽²⁴⁾.

Reclamantul a afirmat că prețul pentru acest tip de proprietate ar trebui să se situeze în jurul a 400 NOK pe metru pătrat, pe baza unei evaluări despre care a afirmat că a fost efectuată de un evaluator independent în ianuarie 2007⁽²⁵⁾. Totuși, nu au fost prezentate documente justificative în acest sens. Autoritățile municipale au susținut că prețul de piață urma să se situeze între 80 și 115 NOK pe metru pătrat în acea zonă, pe baza vânzărilor de proprietăți similare din regiune între persoane private⁽²⁶⁾. În răspunsul la ordinul de furnizare a informațiilor din decizia Autorității de inițiere a procedurii oficiale de investigare, autoritățile norvegiene au transmis o evaluare efectuată de către OPAK. Evaluarea OPAK vizează terenul astfel cum era zonat în momentul încheierii contractului, și anume pentru activități industriale, nu pentru activități sportive, în conformitate cu reglementările ulterioare privind zonarea. Evaluarea nu se bazează pe metoda de exploatare, ci pe valoarea de vânzare, definită ca „prețul care ar putea fi plătit de mai multe părți interesate la data evaluării”. În cazul de față, acest preț a fost stabilit prin referire la prețurile de vânzare obținute

pentru „proprietăți comparabile din zonă”. Evaluarea concluzionează că prețul de piață nu poate fi stabilit cu certitudine, dar este posibil să varieze între 80 și 100 NOK pe metru pătrat.

2.3. VÂNZAREA PROPRIETĂȚILOR NR. 2/70 ȘI 2/32 CĂTRE BRYNE FOTBALLKLUBB

2.3.1. *Contractul de vânzare-cumpărare*

Prin contractul din data de 8 august 2003⁽²⁷⁾, municipalitatea din Time a transferat dreptul de proprietate asupra stadionului Bryne, proprietățile nr. 2/32 și 2/70, în suprafață de aproximativ 53 000 mp, către Bryne fotballklubb (Bryne FK)⁽²⁸⁾. Clădirile de pe teren (inclusiv tribuna stadionului de fotbal) aparțineau deja clubului de fotbal, existând contracte de închiriere a terenului⁽²⁹⁾. Se pare că pe teren a rămas o clădire care nu aparținea Bryne fotballklubb, anticipându-se că drepturile municipalității prevăzute în contractul cu proprietarul clădirii urmau a fi preluate de către club⁽³⁰⁾.

Conform clauzei nr. 2 din contractul Bryne, proprietățile nr. 2/32 și 2/70 sunt transferate cu titlu gratuit către Bryne FK. În plus, municipalitatea a acoperit toate costurile aferente transferului proprietății, cum ar fi parcelarea, măsurătorile etc. Proprietatea cuprinde aproximativ 53 000 de metri pătrați, contractul prevăzând în mod expres destinația în principal sportivă a acesteia.

Din clauza nr. 1 a contractului reiese că clubul de fotbal a fost cel care a solicitat transferul proprietății asupra terenurilor. Prin această solicitare se urmărea sporirea activelor clubului, ceea ce i-ar fi permis modernizarea terenului de fotbal în conformitate cu cerințele aplicabile privind terenurile sportive utilizate în Tippeligaen (prima ligă norvegiană). Memorandumurile întocmite de către municipalitate indicau că era esențial ca această proprietate să poată fi utilizată de către club în vederea garantării împrumuturilor, deși valoarea acesteia ar fi fost probabil redusă ca urmare a dispoziției contractuale privind utilizarea exclusiv în scop sportiv.

În răspunsul la ordinul de furnizare a informațiilor din decizia Autorității de inițiere a procedurii oficiale de investigare, autoritățile norvegiene au prezentat o evaluare a terenului pe care se afla stadionul în forma sa din momentul transferului. Evaluarea a fost efectuată de OPAK. OPAK a stabilit o valoare de vânzare de 2 650 000 NOK, pe baza unei evaluări a terenului ca teren destinat activităților sportive.

⁽²⁷⁾ Denumit în continuare „contractul Bryne”.

⁽²⁸⁾ Documentul nr. 413558, p. 29 și răspunsul Norvegiei la prima cerere de informații a Autorității (documentul nr. 427879, anexa 29). Conform actelor de vânzare, municipalitatea pare a fi cumpărat, la rândul său, terenul de la clubul de fotbal pentru 1 milion NOK în 1996. Autoritatea nu deține alte informații privind această vânzare.

⁽²⁹⁾ Contractele de închiriere a terenurilor furnizate de Norvegia, anexele 18 și 19 la răspunsul Norvegiei la prima cerere de informații a Autorității (document nr. 427879).

⁽³⁰⁾ A se vedea anexa 24 la răspunsul Norvegiei la prima cerere de informații a Autorității (documentul nr. 427879).

⁽²²⁾ Observațiile Norvegiei la decizia Autorității de inițiere a procedurii, documentul nr. 466024, nota 9.

⁽²³⁾ Observațiile Norvegiei la decizia Autorității de inițiere a procedurii, documentul nr. 466024, anexele 8 și 9.

⁽²⁴⁾ Documentul nr. 413558, p. 16.

⁽²⁵⁾ A se vedea documentul nr. 413558 (plângerea inițială), repetat în observațiile Aksjonsgruppen la răspunsul Norvegiei, documentul nr. 477440.

⁽²⁶⁾ Răspunsul Norvegiei la prima cerere de informații a Autorității (documentul nr. 427879, anexele 13-17).

Reclamantul a susținut că, în 2007, Bryne FK intenționa să vândă stadionul către Forum Jæren pentru suma de 50 milioane NOK. Un stadion nou urma a fi construit la Håland, pe teren cumpărat de la Bryne Industripark AS (conform mențiunii de mai sus). În răspunsul la cererea de informații a Autorității, autoritățile norvegiene au confirmat că între Bryne FK și Forum Jæren fusese semnată o scrisoare de intenție privind proprietatea nr. 2/70, dar nu au putut prezenta un exemplar al acesteia. Totuși, aceste tranzacții par a fi fost anulate în 2008, atunci când costurile de construcție pentru stadionul din Håland s-au dovedit a fi considerabil mai mari decât se anticipase ⁽³¹⁾.

2.3.2. Bryne FK

Beneficiarul terenului, Bryne FK, este un club local de fotbal care joacă în așa-numita „ligă Adecco” (prima divizie). Bryne FK este înregistrat în registrul comerțului ca organizație nonprofit ⁽³²⁾, dar clubul de fotbal a înființat și o societate cu răspundere limitată, Bryne Fotball AS.

Potrivit informațiilor furnizate de autoritățile norvegiene ⁽³³⁾, clubul și societatea cu răspundere limitată au încheiat în 2001 un acord de cooperare bazat pe un acord standard elaborat de Asociația Norvegiană de Fotbal privind cooperarea între diviziile comerciale și non-comerciale ale unei echipe. Conform condițiilor acordului ⁽³⁴⁾, societatea cu răspundere limitată, denumită Bryne Fotball ASA în acel moment, desfășura următoarele activități economice: contracte de sponsorizare, vânzarea de drepturi de difuzare TV și media și de spații publicitare, vânzarea și licențierea de materiale promoționale, utilizarea antrenorilor și jucătorilor în scopuri publicitare, exploatarea în scopuri comerciale a numelui și emblemei clubului, vânzarea de bilete pentru meciurile pe teren propriu ale clubului, încheierea de contracte privind activitățile de loterie. Pe de altă parte, Bryne FK era responsabilă pentru toate activitățile sportive precum antrenamentele și selecția echipelor, calendarul meciurilor și meciurile în sine, organizarea călătoriilor pentru jucători, drepturile și obligațiile în relație cu jucătorii, membrii, alte organizații și agenții guvernamentale, astfel cum sunt prevăzute de regulamentele și legile privind asociațiile sportive, cotizațiile de membru și activități comerciale minore, cum ar fi tombolele organizate în timpul meciurilor, precum și exploatarea stadionului.

Conform acordului de cooperare, Bryne Fotball ASA era responsabilă din punct de vedere financiar în legătură cu jucătorii ⁽³⁵⁾. În plus, Bryne Fotball ASA plătea prețul de achiziție al jucătorilor sau, alternativ, un preț către Bryne FK atunci când un

jucător era promovat în echipa principală din una dintre echipele secundare ale clubului. De asemenea, societatea cu răspundere limitată urma să păstreze profiturile nete atunci când aceste cheltuieli erau plătite. În sfârșit, societatea cu răspundere limitată plătea un comision de 150 000 NOK pe an către Bryne FK pentru închirierea stadionului, precum și 10 000 NOK pentru fiecare meci oficial de fotbal și un preț pentru drepturi de difuzare, drepturi de sponsorizare etc.

Cu toate acestea, pentru a îndeplini normele generale ale NFF, contractele de muncă ale jucătorilor erau semnate oficial de Bryne FK, iar clubul încheia, tot oficial, contracte privind vânzarea, cumpărarea și angajarea de jucători. În plus, clubul era responsabil pentru gestionarea activităților strict sportive (antrenament, selecții etc.).

În primăvara anului 2004, clubul și societatea au fost reorganizate. Toate activitățile Bryne ASA au fost transferate către Bryne FK, iar Bryne Fotball ASA și-a schimbat forma juridică și a devenit Bryne Fotball AS, a cărei singur scop era plata datoriilor. Datoriile par să fi fost plătite în 2006 ⁽³⁶⁾. Astfel, în prezent, toate activitățile, economice sau nu, sunt desfășurate în cadrul Bryne FK.

3. OBSERVAȚIILE AUTORITĂȚILOR NORVEGIENE

Guvernul norvegian a transmis observații privind decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare.

3.1. OBSERVAȚII PRIVIND VÂNZAREA PROPRIETĂȚILOR NR. 1/152, 1/301 ȘI 1/630 CĂTRE GRUNNSTEINEN AS

Alături de observații, autoritățile norvegiene au transmis și o evaluare a proprietății, inclusiv o evaluare a prețului spațiilor de parcare subterane.

Autoritățile norvegiene consideră că proprietatea nu a fost cedată fără a fi plătită; municipalitatea a fost remunerată prin construirea parcarii subterane. Prin urmare, în cazul în care costurile pentru construcția spațiilor de parcare ar corespunde cel puțin valorii proprietăților transferate către Grunnsteinen AS, nu ar exista ajutor de stat.

În această privință, autoritățile norvegiene menționează evaluarea efectuată de OPAK, care a stabilit o valoare cuprinsă între 4 510 000 NOK și 5 636 000 NOK pentru toate proprietățile transferate către Grunnsteinen. De asemenea, OPAK a estimat costurile construcției spațiilor de parcare la aproximativ 8 450 000 NOK, pe baza experienței din proiecte similare, ceea ce constituie o practică normală în acest sector. Autoritățile norvegiene mai arată că întreprinderea de construcții Skanska a estimat, pe aceleași baze, costul construcției unui spațiu de parcare la 150 000 NOK sau 9 750 000 NOK pentru 65 spații de parcare.

⁽³⁶⁾ Răspunsul Norvegiei la prima cerere de informații a Autorității (documentul nr. 427879, anexa 22).

⁽³¹⁾ Observațiile Bryne FK la decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare (documentul nr. 485026).

⁽³²⁾ Răspunsul Norvegiei la prima cerere de informații a Autorității (documentul nr. 427879, anexa 21).

⁽³³⁾ Observațiile Norvegiei la decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare, scrisoare din 21 februarie 2008 (document nr. 466024).

⁽³⁴⁾ Anexa 13 la observațiile Norvegiei la decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare, scrisoare din 21 februarie 2008 (documentul nr. 466024).

⁽³⁵⁾ Societatea cu răspundere limitată plătea salariile jucătorilor, precum și salariile fizioterapeuților, antrenorilor și ale personalului de asistență, contribuția angajatorului la asigurările sociale, cumpărarea și întreținerea echipamentului necesar pentru antrenamente și meciuri, sesiunile de antrenament și, în sfârșit, costurile de călătorie ale echipelor în cazul meciurilor în deplasare.

Pe baza acestor cifre, autoritățile norvegiene susțin că valoarea proprietății este mai mult decât compensată de costul parcurii, nefiind astfel implicat un ajutor de stat.

3.2. OBSERVAȚII PRIVIND VÂNZAREA PROPRIETĂȚII NR. 4/165 CĂTRE BRYNE INDUSTRIEPARK AS

În ceea ce privește vânzarea proprietății nr. 4/165 către Bryne Industripark AS, a fost transmisă din nou o evaluare efectuată de OPAK. Autoritățile norvegiene au arătat că OPAK a evaluat terenul în conformitate cu normele aplicabile în acea perioadă, și anume teren nedezvoltat rezervat pentru activități industriale în planul urbanistic general, dar care nu a făcut obiectul unui plan detaliat de zonare. Autoritățile norvegiene susțin că, atât timp cât nu exista un plan de zonare în momentul tranzacției, este irelevant dacă a fost depusă și, ulterior, retrasă o propunere pentru un plan detaliat de zonare și dacă terenul a fost apoi zonat din nou pentru activități sportive.

În acest context, autoritățile norvegiene subliniază că prețul plătit de Bryne Industripark, în sumă de 4 700 000 NOK (corespunzând unui preț de 83 NOK pe metru pătrat), se încadrează în marja acceptabilă de preț prevăzută de evaluarea OPAK, cuprinsă între 4 510 000-5 636 000 NOK (sau 80-100 NOK pe metru pătrat). Deși recunosc că prețul plătit se situează la limita inferioară a intervalului de preț acceptabil stabilit de OPAK, autoritățile norvegiene afirmă totuși că nu poate fi implicat un ajutor atât timp cât prețul plătit nu se abate semnificativ de la valorile estimate, deoarece valoarea terenului nedezvoltat care face obiectul planului de zonare este, în orice caz, incertă.

3.3. OBSERVAȚII PRIVIND VÂNZAREA PROPRIETĂȚILOR NR. 2/70 ȘI 2/32 CĂTRE BRYNE FK

În ceea ce privește vânzarea proprietăților nr. 2/70 și 2/32, autoritățile norvegiene au argumentat că prima chestiune care urmează a fi evaluată este dacă Bryne FK a beneficiat de un avantaj economic în urma tranzacției. În evaluarea anexată, OPAK a estimat că valoarea proprietății pe care este construit stadionul se situează între 2 385 000 NOK și 2 915 000 NOK. Deoarece proprietatea nu a fost plătită, autoritățile norvegiene recunosc că Bryne FK a beneficiat de un avantaj economic egal cu valoarea proprietății, astfel cum a fost stabilită de OPAK.

În pofida avantajului acordat Bryne FK, autoritățile norvegiene susțin că tranzacția nu a presupus ajutor în sensul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE. În opinia acestora, Bryne FK nu era, în momentul tranzacției, o întreprindere în sensul normelor SEE privind ajutorul de stat. Acest punct de vedere se întemeiază pe structura organizațională a clubului în momentul tranzacției: în acea perioadă, Bryne FK se angaja doar în activități non-comerciale și non-profesionale, în timp ce activitatea comercială și riscurile și beneficiile economice aferente echipei profesionale de fotbal erau gestionate de Bryne Fotball ASA.

În ceea ce privește orice eventual ajutor de stat acordat Bryne Fotball ASA, Norvegia susține că acesta era exclus prin termenii acordului de cooperare. Conform acordului, Bryne Fotball ASA era obligată să plătească o taxă anuală de 150 000 NOK către Bryne FK pentru utilizarea stadionului, plus 10 000 NOK pentru fiecare meci oficial. Astfel, acordul garanta că Bryne FK era unicul beneficiar al avantajelor economice rezultate din transferul terenului.

În ceea ce privește fuziunea dintre Bryne Fotball ASA și Bryne FK, care a avut loc cu aproximativ jumătate de an după transferul proprietății, autoritățile norvegiene susțin că nu se poate presupune că, în urma fuziunii, avantajul acordat de către municipalitate va crește proporțional cu activitățile economice ale clubului. În schimb, activitățile curente ale clubului trebuie să fie analizate în detaliu pentru a se stabili proporția între activitățile economice și cele non-economice.

4. OBSERVAȚII ALE PĂRȚILOR TERȚE

4.1. OBSERVAȚII ALE BRYNE FK

Bryne FK a transmis observații privind transferul proprietății și structura organizațională și activitățile clubului.

Clubul arată că, în conformitate cu cele prezentate anterior, structura sa organizațională s-a modificat atunci când Bryne FK și Bryne Fotball ASA au fuzionat în 2004. În prezent, toate activitățile se desfășoară în cadrul Bryn FK. Cu toate acestea, clubul a încheiat un acord de andosare cu compania Klubbinvest AS, care suportă riscul financiar pentru contractele cu fotbaliștii profesioniști.

În plus, clubul arată că a avut rezultate negative în 2005, 2006 și 2007 și că partea principală a activităților sale are un caracter non-comercial, fiind dedicată în principal jucătorilor de fotbal tineri. Dintr-un total de 2 047 ore de activitate în club⁽³⁷⁾, activitatea economică reprezintă doar aproximativ 230 ore sau 11 % din total. Toate activitățile non-economice se desfășoară în spații amenajate pe terenul transferat către club prin contractul din 2003.

În ceea ce privește transferul titlului de proprietate asupra incintei stadionului, clubul subliniază că doar terenul a fost transferat în 2003, clubul deținând deja clădirile și spațiile. În plus, clubul face referire la un contract de închiriere semnat de către municipalitatea din Time, în calitate de fost proprietar al terenului, prin care o anumită zonă de pe terenul transferat este rezervată pentru spații de parcare pe o perioadă de 99 de ani. În opinia clubului, contractul de închiriere pe termen lung reduce în mod semnificativ valoarea proprietății, acest aspect nefiind luat în considerare de OPAK.

⁽³⁷⁾ Pe baza unui tabel furnizat de Bryne FK (inclus în documentul nr. 485026), care prezintă numărul de ore de activitate defalcat pe grupe de vârstă, luni și tipuri de activitate (antrenament, meci etc.).

În opinia clubului, Bryne FK nu avea statut de întreprindere în momentul transferului terenului, ca urmare a structurii organizaționale din acel moment și a acordului de cooperare prezentat mai sus. Deoarece existența ajutorului ar trebui să fie evaluată la momentul transferului, nu este implicat ajutor de stat. În ceea ce privește valoarea proprietății, clubul observă că, având în vedere valoarea negativă a contractului de închiriere prin care părți ale terenului au fost rezervate pentru parcuri, valoarea reală a terenului transferat este semnificativ mai scăzută decât valoarea stabilită de OPAK. Prin urmare, dacă Autoritatea concluzionează că transferul presupune ajutor de stat, orice element de ajutor ar putea să fie considerat *de minimis*.

4.2. OBSERVAȚIILE ASOCIAȚIEI NORVEGIENE DE FOTBAL

Asociația Norvegiană de Fotbal (NFF) a transmis observații referitoare la organizarea generală a fotbalului norvegian, fără a formula observații specifice în acest caz.

Asociația arată că este una dintre cele mai mari organizații non-profit din Norvegia, având peste 500 000 de membri, inclusiv 400 000 de jucători de fotbal activi. Recrutarea și dezvoltarea jucătorilor la toate nivelurile reprezintă activitatea principală a asociației.

Prin urmare, NFF urmărește să asigure existența unor spații adecvate pe întreg teritoriul țării.

NFF arată că, în principiu, oferirea și organizarea de activități sportive pentru copii și tineri în mediul local al acestora este o responsabilitate publică. Prin urmare, construirea unor spații noi necesită atât contribuția comunității sportive, cât și contribuția autorităților publice. NFF consideră că, în realitate, contribuția cluburilor la obiectivele publice este destul de substanțială, deși nu a fost niciodată cuantificată. Un beneficiu suplimentar al eforturilor sale în ceea ce privește copiii și tineretul este facilitarea trecerii de la fotbalul amator către fotbalul profesionist. Solidaritatea cu cluburile locale este întotdeauna un obiectiv important, chiar și atunci când sunt generate venituri prin vânzarea de drepturi de difuzare sau la nivel național sau european.

4.3. OBSERVAȚIILE VĂLERENGA FOOTBALL

Vălerenga Football a transmis, prin intermediul reprezentantului său legal, firma de consultanță juridică Selmer, observații generale privind chestiunea transferului de terenuri către cluburile de fotbal în vederea construcției și amenajării unor spații pentru practicarea jocului de fotbal. Potrivit Vălerenga, această problemă are o importanță practică și probabil va reapărea în viitor.

În acest context, clubul face referire la 6 aspecte care se pot dovedi importante în astfel de cazuri. În primul rând, subliniază importanța contabilizării separate a activităților comerciale și non-comerciale ale clubului. În al doilea rând, Vălerenga susține că un club care deține un stadion pe care îl închiriază

poate încă să nu se încadreze în definiția unei întreprinderi cu condiția să aibă rol de „proprietar pasiv”. În al treilea rând, Vălerenga este de părere că se poate presupune că prin construcția și exploatarea stadioanelor de fotbal nu sunt afectate schimburile comerciale. În al patrulea rând, Vălerenga susține că stadioanele de fotbal pot fi considerate infrastructură socială. În al cincilea rând, prețul de piață al închirierii unui stadion de fotbal ar trebui să fie stabilit pe baza prețului pe care cumpărătorii sunt dispuși să îl plătească, nu pe baza perspectivelor de amortizare a investiției. În al șaselea rând, condiționarea transferului terenului de obligația de a construi și a exploata un stadion de fotbal are o valoare negativă, ceea ce înseamnă că nu există un avantaj economic pentru club.

II. EVALUARE

1. PREZENȚA AJUTORULUI DE STAT

Articolul 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE precizează că:

„Este incompatibil cu prezentul acord orice ajutor acordat de statele membre ale CE, statele AELS sau din resurse de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producției anumitor mărfuri, în măsura în care afectează comerțul dintre părțile contractante, cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezentul acord.”

Conform acestei dispoziții, este prezent un ajutor de stat în sensul SEE dacă se îndeplinesc următoarele condiții:

- ajutorul trebuie să fie acordat prin *resurse de stat*;
- ajutorul trebuie să favorizeze anumite întreprinderi sau producția anumitor bunuri, adică măsura trebuie să confere un *avantaj economic* unei întreprinderi;
- măsura trebuie să fie *selectivă* în sensul Acordului SEE;
- ajutorul trebuie să poată *denatura concurența* și să poată *afecta comerțul* între părțile contractante.

Îndeplinirea acestor condiții trebuie evaluată individual cu privire la fiecare dintre tranzațiile prezentate mai sus.

2. VÂNZAREA PROPRIETĂȚILOR NR. 1/152, 1/301 ȘI 1/630 CĂTRE GRUNNSTEINEN AS

În decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare, Autoritatea și-a exprimat îndoiala că tranzația a fost efectuată în condițiile pieței. Autoritatea a recunoscut că, în principiu, o tranzație prin care prețul plătit pentru o proprietate constă în obligația de a construi o parcare subterană pentru municipalitate poate avea loc cu respectarea condițiilor pieței. Cu toate acestea, pentru ca Autoritatea să verifice dacă acesta a fost cazul, este necesară efectuarea unei evaluări a proprietății și stabilirea cu exactitate a prețului de piață al construcției spațiilor de parcare.

În plus, în decizia de inițiere a procedurii, Autoritatea a arătat că evaluarea efectuată de Eiendomsregler 1, furnizată de autoritățile norvegiene în acea etapă, se referea doar la una dintre proprietățile în cauză. De asemenea, Autoritatea a pus sub semnul întrebării fiabilitatea evaluării proprietății nr. 1/630, deoarece aceasta nu prezenta metoda aplicată, nici nu menționa caracteristicile proprietății esențiale pentru stabilirea rezultatului final.

Autoritatea a mai constatat că tranzacția afecta comerțul și concurența în cadrul SEE.

În urma deciziei Autorității de inițiere a procedurii, autoritățile norvegiene au transmis o nouă evaluare a valorii proprietăților, precum și o evaluare a costurilor de construcție a spațiilor de parcare, efectuată de OPAK. Autoritatea observă că Grunsteinen nu poate fi acuzată de obținerea unui avantaj dacă se poate demonstra că valoarea proprietății era egală sau mai mică decât valoarea negativă a obligației de construcție a parcarii subterane. Pentru a se stabili dacă acesta a fost cazul, este necesară evaluarea exactității raportului OPAK prin referire la metoda prezentată în Orientările Autorității referitoare la vânzarea de terenuri și clădiri de către autoritățile publice.

2.1. EVALUAREA RAPORTULUI OPAK

În conformitate cu Orientările privind vânzarea de terenuri și clădiri de către autoritățile publice, valoarea de piață a proprietății se stabilește pe baza indicatorilor de piață și standardelor de evaluare general acceptate, de către un evaluator de active cu o bună reputație, care își desfășoară activitatea în mod independent. În sfârșit, dezavantajul economic al obligațiilor speciale se evaluează separat și poate fi compensat prin prețul de achiziție ⁽³⁸⁾.

Evaluatorul de active cu o bună reputație

Raportul de evaluare a fost întocmit de OPAK, o societate care desfășoară activități în domeniul managementului construcțiilor, al serviciilor pentru asociațiile de proprietari de locuințe și al evaluării activelor. Raportul în cauză a fost redactat de către dl. Jacob Aarsheim.

Orientările privind ajutorul de stat prevăd că un „evaluator de active” este o persoană cu o bună reputație, care a obținut o diplomă adecvată în cadrul unui centru de studii recunoscut sau un titlu academic echivalent și care deține o experiență corespunzătoare și este competent în evaluarea terenurilor și clădirilor și a categoriei activului.

Autoritățile norvegiene au arătat că OPAK și, în special, dl. Aarsheim dețin o experiență considerabilă în evaluarea proprietăților de această categorie din zona Jæren. Afirmațiile acestora sunt confirmate de CV-ul dlui. Aarsheim, care a fost anexat

observațiilor transmise Autorității de către autoritățile norvegiene ⁽³⁹⁾. Pe lângă o experiență vastă, dl. Aarsheim are studii de tehnologie a construcțiilor. Prin urmare, nu există motive pentru care să se considere că OPAK și dl. Aarsheim nu îndeplinesc criteriile prevăzute de orientări și că nu se bucură de bună reputație.

Independența evaluatorului de active

Orientările privind ajutorul de stat stipulează că: „Evaluatorul trebuie să își desfășoare activitatea în mod independent (de exemplu, autoritățile publice nu trebuie să aibă competența de a emite ordine în ceea ce privește rezultatul evaluării”).

Raportul face referire la scopul evaluării și la prezența dlui. Aarsheim și a unui alt reprezentant al OPAK în momentul vizitării proprietății. De asemenea, este anexată o prezentare detaliată a metodei aplicate. În acest context, Autoritatea nu are motive să pună sub semnul întrebării îndeplinirea prevederilor orientărilor în ceea ce privește independența activității evaluatorului.

Evaluarea valorii de piață pe baza unor indicatori general acceptați și a standardelor de evaluare

Orientările definesc „valoarea de piață” ca fiind „prețul la care terenurile și clădirile ar putea fi vândute în temeiul unui contract privat între un vânzător și un cumpărător care nu are o relație specială cu cumpărătorul la data evaluării, pornindu-se de la premisa că proprietatea este expusă public pe piață, că piața permite o vânzare corectă și că este disponibilă o perioadă normală de negociere, avându-se în vedere natura proprietății”.

Raportul OPAK stabilește, *inter alia*, următoarele baze și ipoteze:

- proprietarul este dispus să vândă;
- vânzarea proprietății a fost făcută publică, fără restricții, pe o perioadă de timp normală;
- cumpărătorii dispuși să plătească prețuri neobișnuit de mari ca urmare a unor „interese speciale” nu sunt luați în considerare;

[...]

- evaluarea se desfășoară în conformitate cu standardele OPAK de evaluare și cu cursurile de evaluare ale UiS.

⁽³⁸⁾ Orientările privind vânzarea de terenuri și clădiri de către autoritățile publice, punctul 2.2, literele (a)-(c).

⁽³⁹⁾ Observațiile Norvegiei la decizia Autorității de inițiere a procedurii oficiale de investigare, documentul nr. 466024, p. 8 și anexa 5 (CV).

Deoarece clădirea de pe proprietate este dezafectată și trebuie să fie demolată, OPAK a evaluat proprietatea ca teren fără construcții. Metodologia aplicată, numită „metoda costului terenului”, este descrisă după cum urmează:

„Evaluarea unei proprietăți depinde de destinația acesteia și de potențialul de dezvoltare, inclusiv profiturile viitoare. Un parametru direct în acest sens este reprezentat de costurile terenului, reprezentând diferența dintre valoarea de piață a proprietății dezvoltate integral și totalitatea construcțiilor, inclusiv marja de profit, dar exclusiv costul terenului; se împarte la numărul de metri pătrați ai suprafeței interioare, exclusiv subsolul”⁽⁴⁰⁾. În plus, potrivit explicațiilor, costul terenului va depinde de cererea pentru clădiri din zonă, costurile de construcție și reglementările aplicabile privind zona. În scopurile acestei evaluări, se ia în considerare și experiența dobândită în urma vânzărilor de terenuri comparabile din zonă.

Prin aplicarea acestei metode, raportul OPAK stabilește un preț de 3,2 milioane NOK, reprezentând o estimare rezonabilă a prețului de vânzare.

Anterior, în decizia sa privind vânzarea clădirii Bibliotecii Universitare din Oslo, Autoritatea a constatat că metoda costului terenului constituie o metodă acceptabilă pentru parcelele de teren pe care nu se află clădiri⁽⁴¹⁾. Asociația Norvegiană a Evaluatorilor (NTF) face referire pe site-ul său internet⁽⁴²⁾ la alte metode, precum metoda capitalizării nete, metoda fluxului de lichidități și metoda valorii tehnice. Totuși, aceste metode presupun existența unei clădiri pe teren. Deoarece clădirea de pe proprietate în cauză este dezafectată, Autoritatea consideră că metoda costului terenului reprezintă o metodă acceptabilă de evaluare pentru cele trei proprietăți în cauză.

Dezavantajul economic al obligațiilor speciale

Conform orientărilor, „obligații speciale care au legătură cu terenul și clădirile și nu cu vânzătorul sau activitățile economice ale acestuia pot însoți vânzarea în interes public, cu condiția ca fiecărui cumpărător să i se solicite să le îndeplinească și, ca acesta să poată, în principiu, să le îndeplinească, indiferent dacă deține o întreprindere și de tipul de activitate al acesteia. Dezavantajul economic al unor astfel de obligații se evaluează separat de către evaluatori independenți, putând fi compensate prin prețul de achiziție”.

Autoritatea consideră că obligația de construire a unei parcuri subterane reprezintă o astfel de obligație specială, care nu are legătură cu cumpărătorul. De asemenea, costurile de demolare a clădirii dezafectate pot fi evaluate și compensate prin aplicarea aceluiași principii.

În ceea ce privește obligația de construire a spațiilor de parcare subterane, estimarea costurilor se efectuează pe baza orientărilor emise de autoritățile publice și de un institut independent de tehnologie a construcțiilor⁽⁴³⁾, necesitând 25 mp pentru un spațiu de parcare și experiență în ceea ce privește costurile de construcție ale parcarilor subterane. OPAK afirmă că această metodă de calculare a costurilor reprezintă o practică normală în acest sector. Astfel, OPAK stabilește un preț de 130 000 NOK pentru un spațiu de parcare sau 8 465 000 NOK pentru 65 de spații de parcare, exclusiv TVA și costurile terenului.

Costurile de demolare, inclusiv taxele pentru colectarea și sortarea deșeurilor, au fost stabilite pe baza experienței dobândite în urma unor lucrări de demolare similare. OPAK estimează că aceste costuri se pot ridica la 150 000 NOK.

Autoritatea reamintește că, deși este obligată să examineze conținutul avizelor experților transmise de părți externe, nu are obligația de a angaja consultanți externi proprii⁽⁴⁴⁾. După examinarea calculării costurilor, desfășurată în cadrul unei evaluări a proprietății de către un expert independent cu cunoștințe tehnice suficiente, și pe baza inspecțiilor la fața locului, Autoritatea consideră că aceste calcule respectă orientările privind ajutorul de stat. Prin urmare, costurile estimate astfel pot fi compensate prin prețul de achiziție.

2.2. CONCLUZIE PRIVIND ELEMENTUL DE AJUTOR DE STAT ÎN VÂNZAREA PROPRIETĂȚILOR NR. 1/152, 1/301 ȘI 1/630 CĂTRE GRUNNSTEINEN AS

Pe baza examinării de mai sus a raportului OPAK, Autoritatea concluzionează că, deoarece dezavantajele economice ale obligației de construire a spațiilor de parcare subterane și costul demolării clădirii dezafectate sunt estimate a se ridica la un total de 8,6 milioane NOK, iar valoarea proprietății este estimată la 3,2 milioane NOK, tranzacția nu conferă un avantaj economic pentru Grunnsteinen AS. Deoarece valoarea negativă a dezavantajelor economice depășește semnificativ valoarea pozitivă a proprietății, această concluzie nu este influențată de o marjă de eroare rezonabilă sau de afirmația OPAK potrivit căreia evaluarea unor astfel de proprietăți este, într-adevăr, incertă.

Autoritatea observă însă că diferența de valoare dintre obligația preluată de Grunnsteinen și valoarea proprietății este atât de ridicată încât ar putea indica faptul că valoarea de piață stabilită de OPAK ar putea fi incertă. Cu toate acestea, ca urmare a diferenței importante, chiar și o reajustare substanțială a valorii stabilite de OPAK nu ar conduce la concluzia că Grunnsteinen a beneficiat de un avantaj.

În acest context, Autoritatea concluzionează că transferul proprietăților nr. 1/152, 1/301 și 1/360 către Grunnsteinen nu a inclus ajutor de stat în sensul articolului 61 alineatul (1) SEE.

⁽⁴⁰⁾ Evaluarea de către OPAK a proprietăților nr. 1/152, 1/301 și 1/630 (anexa 3 la documentul nr. 466024).

⁽⁴¹⁾ Decizia nr. 170/05/COL din 29 iunie 2005 privind vânzarea proprietăților publice – clădirea Bibliotecii Universitare din Oslo și o parte a unei proprietăți adiacente.

⁽⁴²⁾ <http://www.ntf.no/naring.aspx>.

⁽⁴³⁾ Norges byggeforskningsinstitutt și Statens vegvesen.

⁽⁴⁴⁾ T-274/01 Valmont/Comisia, Rec., 2004, p. II-3145, punctul 72.

3. VÂNZAREA PROPRIETĂȚII NR. 4/165 CĂTRE BRYNE INDUSTRIAPARK AS

În decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare, Autoritatea a pus sub semnul întrebării faptul că prețul de 4,7 milioane NOK pentru proprietatea de 56 000 de metri pătrați corespundea prețului pieței. Îndoilele Autorității aveau la bază, *inter alia*, afirmația municipalității potrivit căreia proprietatea fusese vândută la prețul de construcție, o politică abandonată ulterior, deoarece se considera că terenurile erau vândute astfel la un preț prea mic. În plus, deoarece nu fusese efectuată o evaluare, Autoritatea nu era convinsă de viabilitatea comparației cu vânzarea altor proprietăți din regiune.

În răspunsul la ordinul de furnizare a informațiilor din decizia Autorității de inițiere a procedurii oficiale de investigare, autoritățile norvegiene au transmis o evaluare a proprietății efectuată de către OPAK. Astfel, trebuie să se stabilească dacă evaluarea transmisă respectă standardele prevăzute în orientările Autorității.

3.1. EVALUAREA RAPORTULUI OPAK

Conform orientărilor Autorității privind ajutorul de stat, valoarea de piață a proprietății se stabilește pe baza indicatorilor general acceptați și a standardelor de evaluare general acceptate, de către un evaluator de active cu o bună reputație, care își desfășoară activitatea în mod independent.

Evaluator de active cu o bună reputație

Calificările și reputația OPAK și, în special, a dlui. Aarsheim au fost evaluate mai sus. Având în vedere această evaluare, Autoritatea consideră că raportul referitor la proprietatea nr. 4/165 a fost efectuat tot de către un evaluator independent cu o bună reputație.

Independența evaluatorului de active

Autoritatea nu deține indicii privind lipsa de independență a evaluatorului de active. Dl. Aarsheim este angajat al unei societăți bine cunoscute de evaluare a activelor, care nu are legături oficiale cu municipalitatea. Raportul prezintă și scopul evaluării, confirmând că dl. Aarsheim a vizitat proprietatea și descriind în detaliu metoda aplicată. Astfel, Autoritatea nu are motive să considere că rezultatul evaluării ar fi fost influențat de către municipalitate.

Evaluarea valorii de piață pe baza unor indicatori și standarde de evaluare general acceptate

După cum s-a arătat mai sus, OPAK stabilește un număr de ipoteze pentru evaluările sale, inclusiv ipoteza potrivit căreia vânzătorul este dispus să vândă, iar proprietatea poate fi vândută într-un interval de timp normal.

OPAK a stabilit valoarea proprietății plecând de la premisa că aceasta nu făcea obiectul unui plan de zonare, ci doar al unei rezerve generale în scopuri industriale. Motivul pentru aceasta este faptul că planul de zonare propus, întocmit pentru un teren cu utilizare industrială, a fost retras înainte de semnarea contractului, ca urmare a obiecțiilor Administrației Naționale a Drumurilor Publice ⁽⁴⁵⁾. Potrivit OPAK, planul de zonare adoptat ulterior era foarte diferit de planul retras, terenul fiind zonat pentru activități sportive, nu pentru activități industriale.

Raportul definește „valoarea de vânzare ca prețul pe care mai mulți cumpărători independenți interesați sunt dispuși să îl plătească la data evaluării”. Spre deosebire de proprietățile transferate către Grunnsteinen, în cazul Hålandsmarka, OPAK nu aplică metoda costului terenului sau una din metodele preferate de NTF în ceea ce privește clădirile. În schimb, prețul este stabilit prin compararea cu parcele similare de teren vândute în zonă (valori de vânzare comparative).

OPAK afirmă că prețurile pentru parcelele similare vândute în zonă se situează între 80 NOK pe metru pătrat (vânzare între o persoană privată și municipalitate) și 115 NOK pe metru pătrat (vânzare între două persoane private). OPAK face referire și la o decizie de reevaluare în Stavanger, care stabilea un preț de 140 NOK pe metru pătrat pentru parcelele rezervate construcțiilor de locuințe aflate într-o locație ultracentrală. Potrivit OPAK, aceasta ar corespunde unui preț de aproximativ 90 NOK pe metru pătrat în zona industrială în cauză. OPAK recunoaște incertitudinea condițiilor de piață și, prin urmare, sugerează că prețul de piață se va situa între 80 și 100 NOK pe metru pătrat, sau între 4 510 000 și 5 636 000 pentru întreaga zonă. În acest context, valoarea de vânzare estimată de OPAK se află la mijlocul acestui interval, respectiv 5 100 000 NOK.

În decizia sa de inițiere a procedurii, Autoritatea își exprima scepticismul cu privire la comparația realizată de municipalitate cu prețurile obținute pentru alte proprietăți din zonă deoarece, *inter alia*, se părea că, în pofida obiecțiilor Administrației Drumurilor Publice, planul de zonare a terenului fusese deja adoptat, și, prin urmare, părea incorect ca terenul să fie comparat cu zonele pentru care nu exista un plan de zonare. Cu toate acestea, în observațiile la decizia de inițiere a procedurii, autoritățile norvegiene au arătat că obiecțiile Administrației Drumurilor Publice erau cunoscute în momentul vânzării și, în consecință, nu exista un plan de zonare. De asemenea, un plan de zonare a fost adoptat de abia în august 2007, după doi ani de la vânzare, iar terenul a fost atunci zonat pentru activități sportive. Deși desfășurarea ulterioară a evenimentelor era necunoscută părților în momentul tranzacției, aceste fapte conduc la concluzia că retragerea planului original de zonare a fost autentică, putându-se aștepta modificări semnificative ale acestuia.

Prin urmare, Autoritatea consideră că ipotezele care stau la baza raportului OPAK, precum faptul că nu exista un plan de zonare în momentul vânzării, sunt acceptabile.

⁽⁴⁵⁾ Clauza 1 punctul 3 din contractul de vânzare cumpărare, documentul nr. 428860.

În ceea ce privește metoda de evaluare aplicată de OPAK, Autoritatea arată că metoda valorilor de vânzare comparative pare să fie mai puțin exactă decât alte metode descrise de NTF, deoarece se ține seama mai puțin de caracteristicile și destinația proprietății. Cu toate acestea, Autoritatea înțelege din evaluările OPAK că metoda costului terenului, aflată în strânsă legătură cu exploatarea maximă permisă a terenului, este dificil de utilizat atunci când nu există un plan de zonare. În această privință, trebuie amintit că NTF menționează și metoda valorilor de vânzare comparative ca fiind una dintre metodele acceptabile de evaluare a terenurilor industriale ⁽⁴⁶⁾.

În acest context, Autoritatea constată că raportul OPAK trebuie să fie considerat a se întemeia pe indicatori și standarde de evaluare general acceptate.

3.2. CONCLUZIE PRIVIND ELEMENTUL DE AJUTOR DE STAT INCLUS ÎN VÂNZAREA PROPRIETĂȚII NR. 4/165 CĂTRE BRYNE INDUSTRIEPARK

Prețul de vânzare către Bryne Industripark a fost de 4 700 000 NOK. Acesta se situează în palierul inferior al intervalului de preț stabilit de OPAK (între 4 510 000 și 5 636 000 NOK) și puțin mai mic decât valoarea estimată de vânzare de 5,1 milioane NOK.

Conform jurisprudenței Tribunalului de Primă Instanță, atunci când examinează evaluările primite în cursul unei proceduri privind ajutorul de stat referitoare la vânzarea de terenuri și clădiri de către autoritățile publice, Autoritatea trebuie să „stabilească dacă [prețul de vânzare] deviază *suficient* pentru a justifica constatarea existenței unui beneficiu” ⁽⁴⁷⁾ (subliniere adăugată). În plus, tranzacția în cauză privește un teren nedevelopat care nu face obiectului unui plan de zonare, a cărui valoare, conform OPAK, nu poate fi stabilită cu certitudine. Prin urmare, valoarea reală a proprietății se poate situa și la limita inferioară a intervalului de prețuri stabilit de OPAK, care ar putea corespunde prețului real plătit de Bryne Industripark. În acest context, Autoritatea concluzionează că nu se poate stabili dacă vânzarea proprietății a oferit Bryne Industripark un avantaj în sensul normelor privind ajutorul de stat.

Prin urmare, tranzacția nu presupune acordarea de ajutor de stat în sensul articolului 61 alineatul (1) SEE către Bryne Industripark.

4. VÂNZAREA PROPRIETĂȚILOR NR. 2/70 ȘI 2/32 (STADIONUL BRYNE) CĂTRE BRYNE FK

În decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare, Autoritatea și-a exprimat îndoiala că transferul către Bryne FK la prețul de 0 NOK s-a realizat în condițiile pieței. În plus, Autoritatea a considerat, pe baza informațiilor disponibile în acel

moment, că exista posibilitatea ca Bryne FK să se încadreze în definiția unei întreprinderi în sensul normelor privind ajutorul de stat, desfășurând activități economice capabile să afecteze comerțul în spațiul SEE. Pornind de la această premisă, Autoritatea a adoptat opinia preliminară potrivit căreia tranzacția putea include resurse de stat, putea conferi un avantaj unei întreprinderi și putea afecta comerțul în spațiul SEE.

În urma procedurii oficiale de investigare, Autoritatea obținut informații noi.

În observațiile la decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare și în răspunsul la ordinul Autorității de furnizare a informațiilor, autoritățile norvegiene au oferit în primul rând o evaluare a proprietăților transferate și, în al doilea rând, mai multe informații privind structura organizațională a clubului de fotbal în momentul tranzacției. În ceea ce privește structura organizațională, s-a arătat că clubul era format din două entități, Bryne ASA și Bryne FK.

4.1. RESURSE DE STAT

Articolul 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE prevede că, pentru a fi considerată ajutor de stat, o măsură trebuie să fie acordată de stat sau prin resurse de stat.

Autoritatea reamintește că, în conformitate cu jurisprudența constantă, definiția ajutorului este mai generală decât cea a subvenției, deoarece include nu doar beneficiile pozitive, cum ar fi subvențiile însăși, ci și măsurile de stat care, în diverse forme, reduc cheltuielile normale incluse în bugetul unei întreprinderi și care, astfel, fără a fi subvenții în sensul strict al cuvântului, au un caracter similar și același efect ⁽⁴⁸⁾. Reducerea veniturilor statului ca urmare a unei vânzări sub prețul pieței se încadrează în noțiunea de resurse de stat.

Prin urmare, pentru a se stabili dacă au fost implicate resurse de stat în vânzarea proprietăților nr. 2/70 și 2/32 către Bryne FK, trebuie determinată valoarea de piață a acestora. În cazul în care municipalitatea le-ar fi vândut la un preț sub valoarea de piață, ar fi fost consumate resurse de stat, sub forma unor pierderi de venituri.

Autoritățile norvegiene au transmis o evaluare a valorii terenului pe care a fost construit stadionul, efectuată de OPAK. La fel ca în cazul de mai sus, evaluarea trebuie să fie examinată din perspectiva orientărilor Autorității.

⁽⁴⁶⁾ A se vedea nota de subsol nr. 42.

⁽⁴⁷⁾ T-274/01 Valmont, citată mai sus, punctul 45, cauzele conexe T-127/99, T-129/99 și T-148/99 Diputación Foral de Alava, Rec., 2002, p. II-1275, punctul 85.

⁽⁴⁸⁾ A se vedea, în special, C-143/99 *Adria-Wien Pipeline* și *Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke*, Rec., 2001, p. I-8365, punctul 38, C-501/00 *Spania/Comisia*, Rec., 2004, p. I-6717, punctul 90 și C-66/02 *Italia/Comisia*, Rec., 2005, p. I-0000, punctul 77.

Evaluator de active independent, cu o bună reputație

În cursul examinării raportului, Autoritatea a observat că evaluarea a fost efectuată de către același evaluator de active, OPAK/dl. Aarsheim. Autoritatea a concluzionat deja că OPAK și dl. Aarsheim îndeplinesc cerința din orientări privind buna reputație a evaluatorului de active. În plus, Autoritatea nu are motive să considere că dl. Aarsheim nu era independent în momentul efectuării evaluării.

Evaluarea valorii de piață pe baza indicatorilor și standardelor de evaluare general acceptate

Având în vedere caracterul special al proprietății în cauză, este necesar ca metoda aplicată să fie analizată în detaliu, pentru a se stabili dacă evaluarea a fost efectuată pe baza indicatorilor și standardelor de evaluare general acceptate.

În primul rând, evaluarea conține o descriere a utilizării curente a terenului, respectiv teren de fotbal, pistă de atletism, terenuri de antrenament, o tribună și săli de antrenament. Terenul este zonat pentru activități sportive în planul de zonare aplicabil, din 28 octombrie 1997. OPAK afirmă că, pentru început, valoarea terenului ar trebui să se bazeze pe exploatarea permisă a terenului. OPAK constată totuși că, deoarece pe teren sunt construite deja spații dedicate activităților sportive și, prin urmare, nu este prevăzută o exploatare permisă, trebuie să se aplice o metodologie diferită. Deoarece stadionul a primit fonduri provenite din jocurile de noroc⁽⁴⁹⁾, OPAK face referire la condițiile care reglementează aceste fonduri, care prevăd că spațiile trebuie să fie menținute deschise și în folosință timp de 40 de ani, în caz contrar, fiind necesar ca fondurile să fie rambursate. În plus, a putea fi evaluată valoarea terenului în baza unui plan de zonare alternativ, trebuie cunoscute condițiile unui astfel de plan. În acest context, OPAK concluzionează că stadionul poate fi evaluat doar ca proprietate pentru dezvoltarea de spații dedicate activităților sportive. Prin urmare, evaluarea se întemeiază pe o comparație cu terenurile industriale vândute în regiune, având loc o deducere ca urmare a faptului că în planul curent de zonare nu sunt prevăzute zone comerciale generatoare de venituri. OPAK concluzionează că prețul pieței ar trebui să se situeze între 2 385 000 și 2 915 000 NOK, și estimează valoarea de vânzare la 2 650 000 NOK.

Pentru început, Autoritatea observă că evaluarea nu are la bază niciuna dintre metodele preferate prezentate de Asociația Norvegiană a Evaluatorilor de Active, și nici nu se bazează pe o comparație directă cu proprietăți similare.

Cu toate acestea, Autoritatea recunoaște că un stadion de fotbal reprezintă un tip unic de proprietate și, ca atare, este dificilă efectuarea unei comparații directe cu alte tipuri de proprietăți. În plus, Autoritatea consideră că, dată fiind absența unui plan

alternativ de zonare și dezavantajul economic rezultat din obligația de rambursare în cazul unei noi zonări, o evaluare întemeiată pe planul curent de zonare ar părea să reflecte cel mai bine valoarea terenului transferat efectiv. În sfârșit, Autoritatea recunoaște dificultatea evaluării proprietăților zonate pentru activități sportive, care, în conformitate cu normele curente privind zonarea, nu pot fi utilizate ca zone comerciale generatoare de venituri. În aceste circumstanțe, Autoritatea constată că metoda aplicată de OPAK/dl. Aarsheim este acceptabilă în cea ce privește estimarea prețului de piață, deși orice astfel de preț este lovit de incertitudine. De exemplu, Autoritatea constată că valoarea de piață poate fi redusă și mai mult ca urmare a faptului că clubul a încheiat deja un acord de închiriere a terenului, care, în consecință, poate fi considerat a reprezenta o sarcină asupra proprietății din punctul de vedere al unui alt cumpărător. În ciuda acestor rezerve, Autoritatea constată că raportul este suficient de detaliat și justificat pentru a indica valoarea probabilă cu un grad de certitudine suficient.

Deoarece municipalitatea din Time a transferat proprietatea către Byrne FK pentru suma de 0 NOK, în timp ce acesta avea o valoare estimată de aproximativ 2 650 000 NOK, Autoritatea concluzionează că în aceasta tranzacție au fost implicate resurse de stat.

4.2. AVANTAJUL ECONOMIC PENTRU O ÎNTREPRINDERE

(a) Prezența unui avantaj economic

Deoarece proprietatea a fost transferată către Bryne FK pentru 0 NOK, există o diferență clară între prețul plătit și valoarea probabilă de piață a proprietății. Prin urmare, Autoritatea concluzionează că tranzacția conferă un avantaj economic pentru Bryne FK, deoarece clubul nu a fost obligat să plătească valoarea de piață a terenului.

(b) Bryne FK ca întreprindere în sensul normelor privind ajutorul de stat

În continuare, trebuie să se stabilească dacă Bryne FK ar trebui să fie considerată întreprindere în sensul normelor privind ajutorul de stat. Pentru aceasta, trebuie amintit că în conceptul de întreprindere est inclusă fiecare entitate care desfășoară o activitate economică, indiferent de forma juridică a entității și de modul în care aceasta este finanțată, precum și că orice activitate constând în oferirea de bunuri și servicii pe o anumită piață reprezintă o activitate economică⁽⁵⁰⁾.

Bryne FK are o echipă profesionistă sau semiprofesionistă, care joacă în prezent în cea de a doua ligă, iar la momentul tranzacției juca în prima ligă. În decizia de inițiere a procedurii, calificarea preliminară de către Autoritate a Bryne FK ca întreprindere se baza pe faptul că unele dintre activitățile sale, în special vânzarea și cumpărarea de jucători profesioniști, oferirea de activități de divertisment sub forma meciurilor de fotbal și

⁽⁴⁹⁾ Fondurile provenite din jocurile de noroc reprezintă veniturile loteriei de stat (Norsk Tipping). Conform normelor Ministerului norvegian al Culturii și Cultelor, aceste facilități trebuie să fie menținute în exploatare timp de 40 de ani de la data finalizării. A se vedea broșura „Om tilskudd til anlegg for idrett og fysisk aktivitet – 2008”, capitolul 4.9, http://www.regjeringen.no/upload/KKD/Idrett/V-0732B_web.pdf.

⁽⁵⁰⁾ A se vedea decizia Curții de Justiție a AELS în cauza E-5/07, Private Barnehagers Landsforbund/Autoritatea AELS de Supraveghere, punctul 78, și C-218/00 Cisal, Rec., 2002, p. I-691, punctul 23.

furnizarea de spațiu publicitar păreau a fi oferite pe o piață, și, prin urmare, aveau caracter economic. Autoritatea nu consideră că au fost prezentate în timpul procedurii oficiale de investigare argumente noi care să infirme această concluzie. Prin urmare, trebuie să se concluzioneze că, în ceea ce privește aceste activități, Bryne FK este o întreprindere în sensul normelor privind ajutorul de stat.

Cu toate acestea, Autoritatea observă că 89 % din activitățile totale ale Bryne FK, măsurate prin numărul orelor de activitate, au legătură cu activități de fotbal neprofesionist, în special organizarea unor astfel de activități pentru copii și tineri ⁽⁵¹⁾.

Conform jurisprudenței Curții Europene de Justiție, practicarea sporturilor este supusă legislației SEE doar în măsura în care constituie o activitate economică în sensul Acordului SEE. Această legislație se aplică activităților desfășurate de jucătorii de fotbal profesioniști și semiprofesioniști oferite pe piață ⁽⁵²⁾. După cum s-a arătat mai sus, aceste activități erau concentrate în cadrul companiei Bryne ASA. Pe de altă parte, activitățile oferite de Bryne FK pentru 600 de tineri jucători de fotbal din cadrul clubului reprezintă în principal o activitate non-profit, desfășurându-se în mare măsură pe bază de voluntariat al părinților și a altor persoane ⁽⁵³⁾.

În continuare, trebuie remarcat că, în practica Comisiei Europene, s-a stabilit că asigurarea unor astfel de activități sportive în beneficiul copiilor și tinerilor nu constituie activități economice în sensul normelor privind ajutorul de stat. Într-un caz privind sprijinul public pentru activități sportive organizate de cluburi sportive profesionale pentru tinerii din Franța, Comisia a constatat că încurajarea educației civice, academice și sportive a tinerilor poate fi o considerată o obligație generală în domeniul educației care revine statului. În măsura în care această educație continuă ceea ce anterior purta denumirea de „studii sportive”, cu păstrarea organizării și caracteristicilor generale, sprijinul aducea beneficii activităților din domeniul educațional, aflate în afara domeniului concurenței. În plus, unele dintre măsurile încurajate vizau reducerea violenței în rândul suporterilor și asupra activităților din vecinătate. Comisia a constatat că aceste activități puteau fi definite ca fiind utile pentru educația civică în sens larg. Prin urmare, a concluzionat că măsurile în cauză erau comparabile cu activitățile educaționale aflate în sarcina sistemului național de învățământ, a cărui funcționare reprezintă una dintre principalele obligații ale statului ⁽⁵⁴⁾.

În această privință, trebuie amintit că Asociația norvegiană de fotbal (NFF) a arătat că, în principiu, oferirea și organizarea de activități sportive pentru copii/tineri în mediul local al acestora

este o responsabilitate publică. Cluburile, în cooperare cu autoritățile locale și Asociația, își asumă importanta responsabilitate a dezvoltării de spații și a organizării de activități la toate nivelurile. În plus, NFF a arătat că autoritățile norvegiene au subliniat în mod repetat impactul pozitiv al fotbalului ca mecanism de incluziune socială ⁽⁵⁵⁾.

Deoarece, așa cum a arătat NFF, cluburile organizează activități fotbalistice pentru copii și tineri, oferind astfel un supliment educațional în domeniul sporturilor și o oportunitate pentru incluziunea și mobilitatea socială, Autoritatea consideră că activitățile recreative fotbalistice organizate de Bryne FK pot fi considerate o sarcină desfășurată în interes general, similară activităților educaționale. Prin urmare, aceste activități nu constituie activități economice în sensul dispozițiilor privind ajutorul de stat din Acordul privind SEE.

În lumina celor de mai sus, Autoritatea concluzionează că, în ceea ce privește activitățile sale neprofesionale, Bryne FK nu poate fi considerată o întreprindere în scopul normelor privind ajutorul de stat.

(c) Inexistența beneficiilor pentru activitățile economice ale clubului

Comisia Europeană a constatat că, în cazul în care un club desfășoară activități economice și non-economice, nu există ajutor de stat în cazul în care clubul, prin realizarea unei contabilități separate, se asigură că activitățile economice nu beneficiază de niciun avantaj ⁽⁵⁶⁾. Astfel, următoarea etapă a evaluării trebuie să stabilească dacă avantajul constând în transferul unei proprietăți la un preț aflat sub prețul de piață estimat a presupus un avantaj efectiv pentru activitățile economice ale clubului.

Pentru început, trebuie amintit că, în momentul tranzacției, clubul era format din două entități juridice, anume Bryne FK și Bryne Fotball ASA. Divizarea sarcinilor și relațiilor economice între cele două entități a fost prevăzută într-un acord de cooperare încheiat între societate și club în 2000.

Conform acordului de cooperare între cele două entități, Bryne Fotball ASA era responsabilă pentru desfășurarea unor activități economice precum acordurile de sponsorizare, vânzarea de drepturi TV și de difuzare, furnizarea de spații publicitare pe stadion, vânzarea și licențierea de materiale promoționale și utilizarea în scopuri comerciale a jucătorilor și a numelui și emblemei clubului, vânzarea de bilete pentru meciurile pe teren propriu ale clubului și încheierea de contracte privind activitățile de loterie (Clauza 2.1).

⁽⁵¹⁾ Documentul nr. 485026 (observații ale terților – Bryne FK).

⁽⁵²⁾ Cauza 13-76, Donà/Mantero, Rec. 1976, p. 1333, punctul 12.

⁽⁵³⁾ Documentul nr. 485026 (observații ale terților – Bryne fotballklubb).

⁽⁵⁴⁾ Cazul N 118/00 Subventions publiques aux clubs sportifs professionnels (Franța).

⁽⁵⁵⁾ Documentul nr. 484855, Observații ale terților – Asociația norvegiană de fotbal, 3 iulie 2008.

⁽⁵⁶⁾ A se vedea decizia Comisiei în cazul N 118/00, citată mai sus.

Pe de altă parte, Bryne FK avea responsabilități de organizare a tuturor activităților sportive, inclusiv antrenamente și meciuri, a tuturor activităților oficiale prevăzute de regulamentul NFF, activități diverse privind strângerea de fonduri pentru partea neprofesionistă a clubului și exploatarea stadionului, cu excepția publicității.

Deși, oficial Bryne FK era angajatorul jucătorilor profesioniști și al personalului auxiliar, precum și partea contractantă în acordurile de vânzare, achiziționare și închiriere a jucătorilor, toate obligațiile financiare aferente acestor activități⁽⁵⁷⁾ erau asumate de Bryne Fotball ASA. În plus, orice profituri nete obținute după plata obligațiilor financiare erau păstrate de Bryne Fotball ASA (clauza 4.2). În sfârșit, personalul administrativ era angajat și remunerat de către Bryne Fotball ASA (clauza 5.1).

Conform acordului, responsabilitatea administrării stadionului revenea Bryne FK. Bryne Fotball ASA plătea către Bryne FK 150 000 NOK pe an pentru utilizarea în general a stadionului și 10 000 NOK pentru fiecare meci oficial (4.2). De asemenea, Bryne Fotball ASA urma să plătească către Bryne FK o taxă anuală pentru dreptul de a utiliza denumirea și emblema clubului și de a exploata jucătorii în scopuri comerciale (clauza 4.3). De asemenea, clubul urma să fie remunerat atunci când echipa profesionistă utiliza active deținute de Bryne FK, precum stadionul și denumirea și emblema clubului. În declarațiile transmise Autorității, Bryne FK susține că aceasta reprezenta o primă bazată pe condițiile pieței, dar nu a furnizat indicii privind modul în care aceasta fusese calculată.

Conform acestui acord de cooperare, se poate susține că Bryne FK desfășura activități suplimentare de strângere de fonduri, cum ar fi în special închirierea stadionului și a numelui și emblemei sale către Bryne Fotball ASA. Prin natura lor, aceste activități pot concura pe piață cu activitățile altor operatori, încadrându-se astfel în definiția unei activități economice. Cu toate acestea, în cazul de față, plățile efectuate de către societatea ca răspundere limitată pentru utilizarea stadionului și a denumirii și emblemei clubului aveau rolul de a garanta în mod efectiv că fondurile destinate activităților recreative de fotbal se acumulau în dreptul activităților de fotbal profesionist. Prin urmare, veniturile pe care Bryne FK le obținea ca urmare a acestui acord par a fi fost redirecționate către activitățile de fotbal neprofesionist care aveau loc în cadrul Bryne FK.

După cum s-a arătat mai sus, toate costurile presupuse de activitatea echipei profesioniste erau plătite de Bryne Fotball ASA, iar clubul urma a fi remunerat atunci când echipa profesionistă utiliza active aparținând Bryne FK. De asemenea, trebuie observat că toate activitățile comerciale (cum ar fi publicitatea etc.) legate de fotbalul profesionist se desfășoară în cadrul Bryne

Fotball ASA⁽⁵⁸⁾. După cum s-a observat mai sus, conform acordului cu municipalitatea din Time, terenul stadionului a fost acordat către Bryne FK, nu către Bryne Fotball ASA. În aceste circumstanțe, Autoritatea este de părere că acordul de cooperare garantează că orice ajutor primit de Bryne FK nu revine activităților de fotbal profesionist sau activităților comerciale aferente acestora, aceste activități fiind contabilizate separat de cele ale Bryne FK.

În plus, Autoritatea observă că, potrivit declarațiilor Bryne FK, toate activitățile sale se desfășoară pe stadion, activitățile neprofesionale reprezentând până la 89 % dintre acestea. Aceasta înseamnă că proprietatea este utilizată în mod predominant pentru activitățile principale ale clubului, cum ar fi organizarea de activități fotbalistice recreative pentru comunitatea locală, în special pentru copii și tineri.

În aceste circumstanțe, Autoritatea constată că activitățile generatoare de venituri ale Bryne FK au un evident caracter auxiliar pentru activitatea principală a clubului⁽⁵⁹⁾.

În plus, în ceea ce privește în special închirierea stadionului de fotbal, Autoritatea observă că stadionul în cauză are un număr redus de locuri și nu se află într-un centru urban important. Astfel, se pare că utilizarea stadionului nu va reprezenta un interes semnificativ pentru alte părți în afara Bryne Fotball ASA, va produce venituri reduse și, în consecință, va prezenta un interes limitat pentru investitorii privați în căutare de profituri. Este important de amintit că, deoarece nu există spații comerciale anexate stadionului, potrivit raportului OPAK, acesta nu concurează cu centrele comerciale sau clădirile de birouri din regiune.

În primăvara anului 2004, după aproximativ jumătate de an de la tranzacție, Bryne Fotball ASA și-a încetat activitatea, iar activitățile sale profesionale au fost transferate către Bryne FK. În plus, Bryne FK a confirmat că nu contabilizează separat diferitele tipuri de activități din cadrul clubului.

⁽⁵⁸⁾ Acordul de cooperare aplicabil în acel moment prevedea că Bryne Fotball ASA, nu Bryne FK, era responsabilă pentru contractele de sponsorizare, vânzarea de drepturi de difuzare TV și media, furnizarea de spații publicitare pe stadion, vânzarea și licențierea materialelor promoționale și utilizarea în scopuri comerciale a jucătorilor și a denumirii și emblemei clubului. De asemenea, Bryne Fotball ASA era responsabilă pentru vânzarea de bilete pentru meciurile pe teren propriu ale clubului. În ceea ce privește vânzarea și cumpărarea de jucători profesioniști, deși acestea erau enumerate între sarcinile și responsabilitățile Bryne FK în clauza 2.5 a acordului, Bryne Fotball ASA era entitatea responsabilă pentru plata prețului de achiziție și a salariilor jucătorilor. Prin urmare, se pare că activitățile calificate de către Autoritate ca având un caracter economic și capabile să afecteze comerțul și concurența în SEE se desfășurau în cadrul Bryne Fotball ASA în momentul tranzacției.

⁽⁵⁹⁾ Cazul N 558/05 al Comisiei – Asistență pentru organizații cu activitate profesională (Polonia). În plus, cazul nr. N 234/07 – Promovarea cercetării, dezvoltării și inovării (Spania), punctul 38, arată că organizațiile de cercetare care nu desfășoară în principal activități economice pot totuși să desfășoare activități de cercetare plătită în numele întreprinderilor, fără a fi astfel calificate ca întreprinderi în sensul normelor privind ajutorul de stat.

⁽⁵⁷⁾ Aceste obligații privesc în principal plata prețului de achiziție pentru jucători și a salariilor și a altor beneficii pentru jucători, antrenori și personalul auxiliar. De asemenea, compania urma să plătească contribuțiile de asigurări sociale ale angajaților și să acopere costurile de achiziție și întreținere ale echipamentelor; perioadele de antrenament de la sfârșiturile de săptămână; costurile de călătorie aferente meciurilor și antrenamentelor în deplasare, precum și închirierea de terenuri și locații.

Deoarece transferul unei proprietăți este o tranzacție punctuală, evaluarea de mai sus se bazează pe structura clubului în momentul tranzacției. O evaluare a eventualului efect de răsfrângere asupra activităților economice ale clubului după fuziune ar fi necesară dacă ar exista indicii potrivit cărora cursul evenimentelor a urmărit eludarea normelor privind ajutorul de stat, prin direcționarea avantajului economic printr-o entitate non-economică. În cazul de față, Autoritatea nu deține indicii potrivit cărora fuziunea între Bryne FK și Bryne Fotball ASA era planificată în momentul transferului, era legată de achiziția de către club a terenului sau era menită să eludeze normele SEE privind ajutorul de stat.

Prin urmare, Autoritatea concluzionează că sprijinul acordat către Bryne FK prin transferul terenului pe care era construit stadionul nu a reprezentat un beneficiu pentru activitățile economice ale clubului.

4.3. CONCLUZIE PRIVIND TRANSFERUL PROPRIETĂȚILOR NR. 2/70 ȘI 2/32 CĂTRE BRYNE FK

Având în vedere cele de mai sus, Autoritatea concluzionează că transferul proprietății către Bryne FK nu a inclus ajutor de stat în sensul articolului 61 alineatul (1) SEE.

5. CONCLUZIE

Pe baza evaluării sus-menționate, Autoritatea concluzionează că nu se poate demonstra că oricare dintre cele trei tranzacții care fac obiectul prezentei decizii a inclus ajutor de stat în sensul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Autoritatea AELS de Supraveghere consideră că vânzarea de către municipalitatea din Time a proprietăților înregistrate sub numerele 1/151, 1/301, 1/630 (către Grunnsteinen), a proprietății numărul 4/165 (către Bryne Industripark AS) și a proprietăților cu numerele 2/72 și 2/32 către Bryne FK nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 61 din Acordul privind SEE.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Regatului Norvegiei.

Articolul 3

Numai textul în limba engleză este autentic.

Adoptată la Bruxelles, 23 iulie 2009.

Pentru Autoritatea AELS de Supraveghere

Per SANDERUD
Președinte

Kristján A. STEFÁNSSON
Membru al Colegiului

Prețul abonamentelor în 2011
(fără TVA, inclusiv cheltuieli de transport pentru expediere simplă)

Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	1 100 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, versiunea tipărită + DVD, ediție anuală	22 de limbi oficiale ale UE	1 200 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria L, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	770 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, DVD, ediție lunară (cumulat)	22 de limbi oficiale ale UE	400 EUR pe an
Supliment la Jurnalul Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice), DVD, ediție săptămânală	Multilingv: 23 de limbi oficiale ale UE	300 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria C – Anunțuri de concurs	Limbă (limbi) în funcție de concurs	50 EUR pe an

Abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, care apare în limbile oficiale ale Uniunii Europene, este disponibil în 22 de versiuni lingvistice. Jurnalul Oficial cuprinde seriile L (Legislație) și C (Comunicări și informări).

Pentru fiecare versiune lingvistică se încheie un abonament separat.

În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 920/2005 al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial L 156 din 18 iunie 2005, care prevede că, temporar, instituțiile Uniunii Europene nu au obligația de a redacta toate actele în irlandeză și nici de a le publica în această limbă, Jurnalele Oficiale publicate în limba irlandeză se comercializează separat.

Abonamentul la Suplimentul Jurnalului Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice) cuprinde toate cele 23 de versiuni lingvistice oficiale într-un singur DVD multilingv.

La cerere, abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* conferă dreptul de a primi diverse anexe ale Jurnalului Oficial. Abonaților li se semnalează apariția anexelor printr-un aviz către cititorii incluși în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Distribuire și abonamente

Abonamente la diverse periodice destinate vânzării, precum abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, pot fi contractate prin agențiile noastre de vânzări.

Lista agențiilor de vânzări este disponibilă la adresa:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_ro.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferă acces direct și gratuit la dreptul Uniunii Europene. Acest site permite consultarea *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene*, inclusiv a tratatelor, a legislației, a jurisprudenței și a actelor pregătitoare ale legislației.

Pentru mai multe informații despre Uniunea Europeană, consultați: <http://europa.eu>



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

RO