

Europeiska unionens officiella tidning

L 123



Svensk utgåva

Lagstiftning

femtiofjärde årgången

12 maj 2011

Innehållsförteckning

II *Icke-lagstiftningsakter*

FÖRORDNINGAR

★ Rådets genomförandeförordning (EU) nr 453/2011 av den 4 maj 2011 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av furfuraldehyd med ursprung i Folkrepubliken Kina efter en översyn vid giltighetstidens utgång i enlighet med artikel 11.2 i förordning (EG) nr 1225/2009.....	1
★ Kommissionens förordning (EU) nr 454/2011 av den 5 maj 2011 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet "Telematikapplikationer för persontrafik" i det trans-europeiska järnvägssystemet ⁽¹⁾	11
Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 455/2011 av den 11 maj 2011 om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker	68
Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 456/2011 av den 11 maj 2011 om ändring av de representativa priser och tilläggsbelopp för import av vissa sockerprodukter som fastställs genom förordning (EU) nr 867/2010 för regleringsåret 2010/11	70

Pris: 4 EUR

(forts. på nästa sida)

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

SV

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

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

IV Akter som antagits före den 1 december 2009 enligt EG-fördraget, EU-fördraget och Euratomfördraget

★ Beslut av Eftas övervakningsmyndighet nr 343/09/KOL av den 23 juli 2009 om de fastighets- transaktioner som Time kommun varit inblandad i och som rör fastigheter med beteckningarna 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70 och 2/32 (Norge)	72
--	----

II

(Icke-lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

RÅDETS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 453/2011

av den 4 maj 2011

om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av furfuraldehyd med ursprung i Folkrepubliken Kina efter en översyn vid giltighetstidens utgång i enlighet med artikel 11.2 i förordning (EG) nr 1225/2009

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA
FÖRORDNING

- (3) Efter en översyn vid giltighetstidens utgång förlängdes åtgärderna i april 2005 med ytterligare fem år genom rådets förordning (EG) nr 639/2005 ⁽⁴⁾.

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1225/2009 av den 30 november 2009 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska gemenskapen ⁽¹⁾ (nedan kallad *grundförordningen*), särskilt artiklarna 11.2, 11.5 och 9.4,

med beaktande av det förslag som Europeiska kommissionen (nedan kallad *kommissionen*) lagt fram efter samråd med rådgivande kommittén, och

av följande skäl:

2. Begäran om översyn vid giltighetstidens utgång

- (4) Efter offentliggörandet av ett tillkännagivande ⁽⁵⁾ om att de gällande slutgiltiga antidumpningsåtgärderna snart skulle upphöra att gälla mottog kommissionen den 28 januari 2010 en begäran om inledande av en översyn vid giltighetstidens utgång av dessa åtgärder enligt artikel 11.2 i grundförordningen. Begäran ingavs av två tillverkare i unionen, Lenzing AG och Tanin Sevnica kemična industrija d.d. (Slovenien) (nedan kallade *sökandena*), som svarar för en betydande del – i detta fall mer än 50 % – av unionens produktion av furfuraldehyd.

- (5) Begäran grundades på påståendet att det var sannolikt att dumpningen skulle fortsätta och skadan för unionsindustrin återkomma om åtgärderna skulle upphöra att gälla.

A. FÖRFARANDE

1. Gällande åtgärder

- (1) Efter en antidumpningsundersökning (nedan kallad *den ursprungliga undersökningen*) infördes genom rådets förordning (EG) nr 95/95 ⁽²⁾ en slutgiltig antidumpningstull (nedan kallad *de slutgiltiga antidumpningsåtgärderna*) i form av en specifik tull på import av furfuraldehyd med ursprung i Folkrepubliken Kina (nedan kallat *Kina*). Den specifika tullen fastställdes till 352 EUR per ton.
- (2) En interimsoversyn som inleddes i maj 1997 på begäran av en kinesisk exportör ledde till att åtgärderna förlängdes med ytterligare fyra år genom rådets förordning (EG) nr 2722/1999 ⁽³⁾.

3. Inledande av en översyn vid giltighetstidens utgång

- (6) Efter samråd med rådgivande kommittén fastställde kommissionen att det förelåg tillräcklig bevisning för att inleda en översyn vid giltighetstidens utgång och offentliggjorde den 27 april 2010 i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽⁶⁾ ett tillkännagivande om inledande av en översyn vid giltighetstidens utgång (nedan kallat *tillkännagivandet om inledande*) enligt artikel 11.2 i grundförordningen.

⁽¹⁾ EUT L 343, 22.12.2009, s. 51.

⁽²⁾ EGT L 15, 21.1.1995, s. 11.

⁽³⁾ EGT L 328, 22.12.1999, s. 1.

⁽⁴⁾ EUT L 107, 28.4.2005, s. 1.

⁽⁵⁾ EUT C 16, 22.1.2010, s. 40.

⁽⁶⁾ EUT C 107, 27.4.2010, s. 10.

4. Undersökning

4.1 Undersökningsperiod

- (7) Undersökningen av sannolikheten för fortsatt dumpning omfattade perioden från och med den 1 april 2009 till och med den 31 mars 2010 (nedan kallad *översynsperioden*). Undersökningen av de tendenser som är av betydelse för bedömningen av sannolikheten för återkommande skada omfattade perioden från och med den 1 januari 2007 fram till översynsperiodens slut (nedan kallad *skadeundersökningsperioden*).

4.2 Parter som berörs av undersökningen

- (8) Kommissionen underrättade officiellt sökandena, exporterande tillverkare i det berörda landet, importörer och de användare som den visste var berörda samt företrädarna för det berörda landet om att en undersökning vid giltighetstidens utgång hade inletts.

- (9) Berörda parter gavs tillfälle att lämna synpunkter skriftligen och att begära att bli hörda inom den tidsfrist som anges i tillkännagivandet om inledande. Alla berörda parter som begärde att bli hörda och som visade att det fanns särskilda skäl att höra dem gavs tillfälle till detta.

4.3 Stickprovsförfarande

- (10) Med tanke på det stora antalet exporterande tillverkare i Kina ansågs det lämpligt att enligt artikel 17 i grundförordningen undersöka om ett stickprovsförfarande borde användas. För att kommissionen skulle kunna avgöra om ett stickprovsförfarande var nödvändigt och i så fall göra ett urval, ombads de parter som nämns ovan att ge sig till känna inom 15 dagar efter det att översynen hade inletts och till kommissionen lämna de uppgifter som begärs i tillkännagivandet om inledande. Eftersom inga exporterande tillverkare visade sig samarbetsvilliga, var ett stickprovsförfarande inte nödvändigt.

4.4 Kontroll av de uppgifter som inkommit

- (11) Kommissionen sände frågeformulär till alla parter som såvitt känt var berörda och som gav sig till känna inom de tidsfrister som angavs i tillkännagivandet om inledande.

- (12) Två unionstillverkare, en importör/användare och en tillverkare i det jämförbara landet (Argentina) besvarade frågeformuläret. Ingen av de kinesiska exporterande tillverkarna samarbetade vid undersökningen.

- (13) Kommissionen inhämtade och kontrollerade alla uppgifter som den ansåg vara nödvändiga för fastställandet av sannolikheten för fortsatt eller återkommande dumpning och därav följande skada och för fastställandet av unionens intresse. Kontrollbesök gjordes hos följande berörda parter:

a) Tillverkare i unionen

— Lenzing AG (nedan kallad *Lenzing*), Österrike

— Tanin Sevnica kemična industrija d.d. (nedan kallad *Tanin*), Slovenien

b) Icke-närstående importör/användare

— International Furan Chemicals BV (nedan kallad *IFC*), Rotterdam

B. BERÖRD PRODUKT OCH LIKADAN PRODUKT

1. Berörd produkt

- (14) Den produkt som berörs av denna översyn är densamma som vid den ursprungliga undersökningen och de därpå följande översyner som nämns i skälen 2 och 3, nämligen furfuraldehyd med ursprung i Kina, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 2932 12 00 (nedan kallad *den berörda produkten*). Furfuraldehyd kallas även 2-furaldehyd eller furfural.

- (15) Furfuraldehyd är en ljusgul vätska med en karakteristisk stickande lukt, som framställs genom bearbetning av olika slags jordbruksavfall. Furfuraldehyd har två huvudsakliga användningsområden; den används som selektivt lösningsmedel vid oljeraffinering för framställning av smörjoljor och som råmaterial för bearbetning till furfurylalkohol, som används vid framställning av konstharts för gjutformar.

2. Likadan produkt

- (16) Precis som vid de tidigare undersökningarna bekräftades det vid denna undersökning att furfuraldehyd som tillverkas i Kina och exporteras till unionen, furfuraldehyd som tillverkas och säljs på den inhemska marknaden i det jämförbara landet, Argentina, och furfuraldehyd som tillverkas och säljs i unionen, av unionstillverkarna har samma grundläggande fysiska och kemiska egenskaper och samma grundläggande användningsområden. De ansågs därför vara likadana produkter i den mening som avses i artikel 1.4 i grundförordningen.

C. SANNOLIKHET FÖR FORTSATT DUMPNING

- (17) I enlighet med artikel 11.2 i grundförordningen undersökte man om det var sannolikt att dumpningen skulle fortsätta eller återkomma om åtgärderna skulle upphöra att gälla.

1. Allmänt

- (18) Ingen av de 34 kända kinesiska exporterande tillverkare som kontaktades när översynen inleddes samarbetade vid undersökningen eller lämnade uppgifter. De undersökningsresultat rörande sannolikheten för fortsatt eller återkommande dumpning som beskrivs nedan måste därför fastställas på grundval av tillgängliga uppgifter, särskilt de uppgifter som lämnades av den samarbetsvilliga importören/industriella användaren, uppgifter från Eurostat, officiell exportstatistik från Kina och uppgifter i begäran om översyn.

2. Jämförbart land

- (19) Eftersom Kina är en övergångsekonomi ska normalvärdet, i enlighet med artikel 2.7 a i grundförordningen, bestämmas på grundval av priset eller det konstruerade normalvärdet i ett lämpligt tredjeland med marknadsekonomi (nedan kallat *jämförbart land*) eller priset från ett jämförbart land till andra länder, inbegripet unionen, eller, om detta inte är möjligt, på någon annan skälig grund, exempelvis det pris som faktiskt betalades eller skulle betalas i unionen för den likadana produkten, vid behov justerat för att inbegripa en skälig vinstmarginal.
- (20) I tillkännagivandet om inledande föreslogs, precis som i den ursprungliga undersökningen, Argentina som lämpligt jämförbart land för fastställande av normalvärdet. Det inkom inga synpunkter rörande förslaget till lämpligt jämförbart land efter det att tillkännagivandet offentliggjorts.
- (21) En tillverkare av furfuraldehyd i Argentina samarbetade vid undersökningen genom att besvara frågeformuläret. Det framgick av undersökningen att det råder konkurrens på den argentinska marknaden för furfuraldehyd; ungefär 90 % av behovet på denna marknad tillgodoses genom lokal tillverkning och resten genom import från tredjeländer. Den argentinska produktionen motsvarar mer än 70 % av den volym av den berörda produkten som Kina exporterar till EU för aktiv förädling. Den argentinska marknaden ansågs därför vara tillräckligt representativ för fastställandet av normalvärdet för Kina.
- (22) Följaktligen drogs precis som i den ursprungliga undersökningen slutsatsen att Argentina är ett lämpligt jämförbart land enligt artikel 2.7 a i grundförordningen.

3. Dumpning av import under översynsperioden

3.1 Normalvärde

- (23) Normalvärdet fastställdes i enlighet med artikel 2.7 a i grundförordningen på grundval av uppgifter från den

samarbetsvilliga tillverkaren i det jämförbara landet, dvs. på grundval av de priser som betalats eller skulle betalas av icke-närstående kunder på den inhemska marknaden i Argentina, eftersom denna försäljning konstaterats ske vid normal handel.

- (24) Normalvärdet fastställdes sålunda som det vägda genomsnittliga försäljningspris på hemmamarknaden som den samarbetsvilliga tillverkaren i Argentina tagit ut av icke-närstående kunder.
- (25) Först fastställdes det om den sammanlagda inhemska försäljningen av den likadana produkten till oberoende kunder var representativ i den mening som avses i artikel 2.2 i grundförordningen, dvs. om försäljningen motsvarade minst 5 % av den sammanlagda försäljningsvolymen av den berörda produkten som exporterats till unionen. Den inhemska försäljningen från den samarbetsvilliga tillverkaren i Argentina ansågs vara tillräckligt representativ under översynsperioden.
- (26) Kommissionen undersökte därefter om den inhemska försäljningen av den likadana produkten kunde anses utgöra normal handel enligt artikel 2.4 i grundförordningen. Detta gjordes genom att man för den likadana produkten som såldes på den argentinska marknaden fastställde andelen lönsam inhemska försäljning till oberoende kunder under översynsperioden. Eftersom all försäljning av den likadana produkten under översynsperioden var lönsam, baserades normalvärdet på det vägda genomsnittet av all inhemska försäljning.

3.2 Exportpris

- (27) Eftersom ingen av de kinesiska tillverkare som exporterade till unionen samarbetade vid undersökningen, fastställdes exportpriserna på grundval av tillgängliga uppgifter. Den lämpligaste utgångspunkten konstaterades vara uppgifterna från den samarbetsvilliga importören och uppgifterna från Eurostat om importen till unionen av den berörda produkten. Även om merparten av denna import skedde inom ramen för förfarandet för aktiv förädling (kinesisk furfuraldehyd vidareförädlades till furfurylalkohol för export), fanns det inga skäl att anta att den inte utgjorde en rimlig grund för fastställande av exportpriserna.

3.3 Jämförelse

- (28) För att säkra en rättvis jämförelse mellan normalvärdet och exportpriset, och i enlighet med artikel 2.10 i grundförordningen, gjordes justeringar för olikheter i transport- och försäkringskostnader som påverkade priserna och prisjämförbarheten.

3.4 Dumpningsmarginal

- (29) I enlighet med artikel 2.11 i grundförordningen fastställdes dumpningsmarginalen på grundval av en jämförelse mellan det vägda genomsnittliga normalvärdet och det vägda genomsnittliga exportpriset i samma handelsled. Av jämförelsen framgick att det förekom en betydande dumpning.

4. Utvecklingen för importen om åtgärderna skulle upphävas

- (30) Utöver undersökningen av om det förekom dumpning under översynsperioden, undersöktes även sannolikheten för fortsatt dumpning om åtgärderna skulle upphävas. Eftersom ingen exporterande tillverkare i Kina samarbetade vid denna undersökning, bygger slutsatserna nedan på tillgängliga uppgifter enligt artikel 18 i grundförordningen, dvs. de uppgifter som lämnades av den samarbetsvilliga importören, uppgifter från Eurostat, officiell exportstatistik från Kina och uppgifter i begäran om översyn.
- (31) I detta hänseende analyserades följande aspekter: utvecklingen för importen till unionen från Kina inom ramen för förfarandet för aktiv förädling, utvecklingen för den kinesiska exporten till tredjeländer och de kinesiska tillverkarnas outnyttjade kapacitet.

4.1 Utvecklingen för importen från Kina

- (32) Enligt den kinesiska officiella exportstatistiken ökade den sammanlagda exporten av den berörda produkten från Kina till övriga världen med 117 % under skadeundersökningsperioden. Ökningen absorberades främst av den amerikanska marknaden och andra tredjelandsmarknader.
- (33) När det gäller exporten till unionen enligt uppgifter från Eurostat och kontrollerade importuppgifter, bör det noteras att 99,9 % av all import av den berörda produkten från Kina till unionen under översynsperioden var avsedd för aktiv förädling, och återstående 0,1 % för fri omsättning. Under 2007 och 2008 förekom ingen import för fri omsättning. För att uppgifterna skulle bli fullständiga räknades importen för fri omsättning med i den totala importvolymen, men någon ingående analys av prisutvecklingen för denna import ansågs inte nödvändig eftersom det rörde sig om försumbara volymer.
- (34) Importvolymen från Kina inom ramen för förfarandet för aktiv förädling och för fri omsättning minskade med 67 % från 2007 till översynsperioden, vilket sammanföll med minskande förbrukning på unionsmarknaden med 24 %, såsom anges i skäl 45. Den kinesiska furfuraldehyd som importerades inom ramen för förfarandet för aktiv förädling vidareförädlades till furfurylalkohol som sedan

exporterades. Det finns inga tillgängliga uppgifter om huruvida den furfuraldehyd som importerats för fri omsättning har använts i unionen, men det är rimligt att anta att åtminstone en del av den furfuraldehyd som i dag importeras för aktiv förädling skulle kunna importeras för fri omsättning som sådan eller som den slutliga produkt i ett senare led (furfurylalkohol) som säljs på unionsmarknaden, om åtgärderna skulle upphävas.

- (35) Priset för den kinesiska exporten har varierat mellan marknaderna under perioden från 2007 till översynsperioden. Exportpriset till unionen sjönk kraftigt (med 11 %) under denna period, medan det stigit med omkring 10 % på övriga exportmarknader. Det är dock anmärkningsvärt att priserna på den amerikanska marknaden under översynsperioden legat på ungefär samma nivå som i unionen, medan exporten till övriga marknader enligt den kinesiska exportstatistiken varit omkring 19 % dyrare per ton. Med tanke på att den berörda produkten är mycket homogen kan sådana prisskillnader bara förklaras med den avsiktliga prissättningsstrategi som tillämpas av kinesiska exportörer, som kan ta ut högre priser och vinster på marknader med mindre konkurrens än på marknader som unionen och Förenta staterna, där priserna är lägre. Eftersom exporten till unionen och Förenta staterna utgjorde 46 % av den totala kinesiska exporten, leder det till slutsatsen att denna prisdiskriminering skulle kunna vidmakthållas om tullarna skulle upphöra att gälla, så att dumpningen fortsätter åtminstone på unionsmarknaden.

4.2 Exportörernas outnyttjade kapacitet

- (36) Eftersom det endast finns begränsade offentliga uppgifter om den kinesiska furfuraldehydindustrin, grundar sig följande slutsatser främst på de uppgifter som lämnats i begäran om översyn.
- (37) Enligt begäran om en översyn vid giltighetstidens utgång har den kinesiska tillverkningen av furfuraldehyd ökat stadigt sedan 1999, och 2009 uppgick produktionsvolymen till omkring 320 000 ton. Det kinesiska kapacitetsutnyttjandet uppges ligga på ca 94 %, vilket innebär att det finns en outnyttjad kapacitet på ca 20 000 ton per år i Kina, dvs. omkring hälften av den totala förbrukningen i unionen. För närvarande uppges fler än 200 anläggningar för tillverkning av furfuraldehyd vara i drift i Kina, varav allt fler ägnar sig åt export.
- (38) Detta leder till slutsatsen att det, om åtgärderna upphävs, kan det förväntas att exporten av den berörda produkten från Kina skulle komma in på unionsmarknaden utanför förfarandet för aktiv förädling i stora kvantiteter, och att dumpningen sannolikt skulle fortsätta.

5. Slutsats om sannolikheten för fortsatt dumpning

- (39) Med tanke på den stora produktionskapacitet som finns tillgänglig i Kina, de kinesiska tillverkarnas förmåga att snabbt öka produktionsvolymerna och låta dem gå på export samt prissättningen av denna export är det rimligt att anta att ett upphävande av åtgärderna skulle resultera i att exporten från Kina till unionen utanför förfarandet för aktiv förädling skulle återupptas.
- (40) De nuvarande exportpriserna inom ramen för förfarandet för aktiv förädling är utan antidumpningstullen. Dessa priser anses därför även vara vägledande för vilka prisnivåer som skulle uppnås om åtgärderna skulle upphöra att gälla. I detta avseende konstaterades att kinesiska exportpriser inom ramen för förfarandet för aktiv förädling dumpades och underskred unionstillverkarnas priser med 11 % under översynsperioden, såsom anges i skäl 69.
- (41) Mot bakgrund av undersökningsresultaten ovan går det att dra slutsatsen att exporten från Kina fortfarande dumpas och att det är sannolikt att dumpningen skulle fortsätta på unionsmarknaden om de gällande antidumpningsåtgärderna skulle upphöra att gälla.

D. DEFINITION AV UNIONSINDUSTRIN

- (42) Unionsindustrin utgörs av två företag: Lenzing AG (Österrike) och Tanin Sevnica kemična industrija d.d. (Slovenien), som tillsammans står för 100 % av unionens tillverkning av den berörda produkten under översynsperioden. Båda företagen besvarade kommissionens frågeformulär och samarbetade till fullo vid undersökningen. De två unionstillverkarna utgör därför unionsindustrin i den mening som avses i artiklarna 4.1 och 5.4 i grundförordningen. Av sekretesskäl lämnas uppgifterna om unionsindustrins resultat endast i indexerad form.
- (43) Unionsindustrin har förändrats avsevärt sedan den ursprungliga undersökningen genomfördes: betydelsefullt är att Furfural Español SA, i dag kallat Nutrafur, den spanska tillverkare som lämnade in det ursprungliga klagomålet 1994, upphörde med tillverkningen i oktober 2008, medan varken Lenzing i Österrike eller det slovenska företaget Tanin ingick i unionen vid tiden för den ursprungliga undersökningen. Nutrafur, som stöder den aktuella begäran om översyn, har inte samarbetat vid detta förfarande. Nutrafur är dock fortfarande aktivt på marknaden som en handlare som köper den berörda produkten från sina tidigare konkurrenter i unionen. Nutrafurs tillverkningsciffror för 2007 och 2008 som anges i begäran räknades med i förbrukningen på unionsmarknaden.

E. SITUATIONEN PÅ UNIONSMARKNADEN

1. Förbrukningen på unionsmarknaden

- (44) Förbrukningen av furfuraldehyd i unionen fastställdes på grundval av unionsindustrins försäljning på unionsmarknaden (inklusive Nutrafurs försäljning så länge företaget tillverkade furfuraldehyd) plus import för aktiv förädling

från Kina och import från andra tredjeländer för fri omsättning, baserat på kontrollerade uppgifter från importören International Furan Chemicals BV (IFC) och Eurostat. Eftersom Eurostat av sekretesskäl inte lämnar ut fullständiga uppgifter användes uppgifter från Eurostat endast för importen från andra tredjeländer än Kina och Dominikanska republiken, eftersom IFC är den enda importören av furfuraldehyd från de länderna.

- (45) På grundval av detta minskade förbrukningen i unionen med 24 % under översynsperioden, från 48 534 ton 2007 till 36 725 ton under översynsperioden.

Tabell 1 – Förbrukning i unionen

År	2007	2008	2009	Översynsperioden
Ton	48 534	45 738	38 175	36 725
Index (2007 = 100)	100	94	79	76
Förändring från föregående år		– 6	– 15	– 3

Källa: Kontrollerade uppgifter i unionsindustrins och IFC:s svar på frågeformuläret, begäran om översyn och Eurostat.

2. Import från Kina

2.1 Volym, marknadsandel och priser

- (46) Enligt den kinesiska exportstatistiken var importen från Kina för fri omsättning försumbar (2,5 ton) under översynsperioden och merparten av importen från Kina ägde rum inom ramen för förfarandet för aktiv förädling. Volymen för importen från Kina för aktiv förädling minskade från 8 264 ton 2007 till 2 749 ton under översynsperioden, dvs. med 67 %. Under 2008 nådde importen från Kina för aktiv förädling sin högsta nivå på omkring 10 000 ton för att sedan minska under de följande åren. Under skadeundersökningsperioden minskade den kinesiska marknadsandelen för aktiv förädling från 17 % till 8 %, dvs. med 9 procentenheter.
- (47) Det kinesiska priset vid aktiv förädling sjönk med 12 % från 774 EUR 2007 till 685 EUR under översynsperioden.

Tabell 2 – Import från Kina

År	2007	2008	2009	Översynsperioden
Ton	8 264	10 002	5 159	2 749
Index (2007 = 100)	100	121	62	33
Förändring från föregående år		21	– 59	– 29
Marknadsandel	17 %	22 %	14 %	7 %
Pris (EUR/ton)	774	1 014	690	685
Index (2007 = 100)	100	131	89	88

Källa: Kontrollerade uppgifter i IFC:s svar på frågeformuläret.

3. Importvolymerna och priser från andra tredjeländer

- (48) Precis som i den ursprungliga undersökningen utgjordes importen från Dominikanska republiken helt av sändningar från ett moderbolag till dess europeiska dotterbolag avsedda för tillverkning av furfurylalkohol. Priserna för dessa transaktioner var således internpriser mellan närstående företag och återspeglar inte de verkliga marknadspriserna. Enligt uppgifter från Eurostat utvecklades importvolymerna av furfuraldehyd från andra länder än Kina till unionen och de genomsnittliga priserna för dessa importvolymerna på följande sätt:

Tabell 3 – Import till unionen från Dominikanska republiken

År	2007	2008	2009	Översynsperioden
Ton	32 003	27 662	24 996	25 959
Index (2007 = 100)	100	86	78	81
Förändring från föregående år		- 14	- 8	3
Marknadsandel	66 %	60 %	65 %	71 %
Pris (EUR/ton)	809	982	582	670
Index (2007 = 100)	100	121	72	83

Tabell 4 – Import till unionen från andra tredjeländer

År	2007	2008	2009	Översynsperioden
Ton	1 687	1 583	1 226	1 158
Index (2007 = 100)	100	94	73	69
Förändring från föregående år		- 6	- 21	- 4
Marknadsandel	3 %	3 %	3 %	3 %
Pris (EUR/ton)	800	997	632	621
Index (2007 = 100)	100	125	79	78

- (49) Under skadeundersökningsperioden minskade importvolymerna av furfuraldehyd från Dominikanska republiken och alla andra tredjeländer avsevärt, med 19 % respektive 31 %. Trots att importen från Dominikanska republiken minskade, ökade dock marknadsandelen från 66 % till 71 %. All denna import användes dock för tillverkning av furfurylalkohol hos det europeiska dotterbolaget till tillverkaren i Dominikanska republiken. Priserna för dessa transaktioner var således internpriser mellan närstående företag och återspeglar inte nödvändigtvis de verkliga marknadspriserna.

3.1 Volymerna och priser för exporten från Kina till andra tredjeländer

- (50) Under skadeundersökningsperioden ökade exportvolymerna med 105 % (motsvarande omkring 9 % av EU:s

totala försäljning under översynsperioden). Unionsindustrins exportförsäljning till andra tredjeländer skedde till låga priser under översynsperioden. Det kan förklaras med att stora kvantiteter konkurrerade till låga priser med kinesisk furfuraldehyd i andra tredjeländer.

Tabell 5 – Volymerna och priser för unionsindustrins export till andra tredjeländer

År	2007	2008	2009	Översynsperioden
Kvantiteter – Index (2007 = 100)	100	136	211	205
Förändring från föregående år		36	75	- 6
Priser – Index (2007 = 100)	100	114	88	82
Förändring från föregående år		14	- 26	- 6

4. Unionsindustrins ekonomiska situation

- (51) Nedan analyseras den ekonomiska situationen för unionsindustrin, dvs. de två företagen Lenzing och Tanin.

4.1 Produktion

- (52) Unionsindustrins totala produktion av den berörda produkten ökade med 14 % under skadeundersökningsperioden.

Tabell 6 – Unionens produktion

År	2007	2008	2009	Översynsperioden
Index (2007 = 100)	100	109	114	114
Förändring från föregående år		9	5	0

Källa: Kontrollerade uppgifter i unionstillverkarnas svar på frågeformuläret.

4.2 Tillverkningskapacitet och kapacitetsutnyttjande

- (53) Unionsindustrins totala tillverkningskapacitet förblev i stort sett oförändrad under skadeundersökningsperioden. Unionsindustrins kapacitetsutnyttjande ökade med 12 procentenheter från 85 % till 97 %, vilket innebar att nästan hela kapaciteten utnyttjades.

Tabell 7 – Kapacitet i unionen

År	2007	2008	2009	Översynsperioden
Index (2007 = 100)	100	100	100	100
Kapacitetsutnyttjande	85 %	92 %	96 %	97 %

Källa: Kontrollerade uppgifter i unionstillverkarnas svar på frågeformuläret.

4.3 Lager

- (54) Det framgår av nedanstående tabell att unionsindustrins lager ökade med 26 % under skadeundersökningsperioden. Lagerökningen var särskilt markant mellan 2007 och 2008, då den uppgick till 193 %.

Tabell 8 – Lager

År	2007	2008	2009	Översynsperioden
Index (2007 = 100)	100	293	165	126
Förändring från föregående år		193	– 128	– 40

Källa: kontrollerade uppgifter i unionstillverkarnas svar på frågeformuläret.

4.4 Försäljningsvolym och marknadsandel

- (55) Unionsindustrins försäljningsvolym till icke-närstående kunder på unionsmarknaden ökade med 13 % under översynsperioden. Till följd av försäljningsökningen ökade unionsindustrins marknadsandel med 5 procentenheter under skadeundersökningsperioden.

Tabell 9 – Försäljningsvolym och marknadsandel i unionen

År	2007	2008	2009	Översynsperioden
Index (2007 = 100)	100	100	112	113
Intervall för marknadsandel	10–20 %	10–20 %	14–24 %	15–25 %

Källa: Kontrollerade uppgifter i unionstillverkarnas svar på frågeformuläret.

4.5 Genomsnittliga försäljningspriser

- (56) Under skadeundersökningsperioden sjönk de genomsnittliga försäljningspriser som togs ut av unionsindustrin på unionsmarknaden med 1 %. De genomsnittliga försäljningspriserna nådde 2008 sin högsta nivå med en ökning på 11 % men sjönk sedan snabbt året därpå. Att försäljningspriserna sjönk något måste ses mot bakgrund av att tillverkningskostnaden per enhet ökade med 5 %, en ökning som unionsindustrin inte kunde ta hänsyn till.

Tabell 10 – Genomsnittliga försäljningspriser i EU

År	2007	2008	2009	Översynsperioden
Index (2007 = 100)	100	111	98	99
Förändring från föregående år		11	– 13	1

Källa: kontrollerade uppgifter i unionstillverkarnas svar på frågeformuläret.

4.6 Genomsnittlig produktionskostnad

- (57) Under skadeundersökningsperioden ökade den genomsnittliga produktionskostnaden med 5 %, främst på grund av den ökade sysselsättningen och den därmed högre totala arbetskraftskostnaden.

Tabell 11 – Genomsnittlig produktionskostnad

År	2007	2008	2009	Översynsperioden
Index (2007 = 100)	100	105	105	105
Förändring från föregående år		5	0	0

Källa: Kontrollerade uppgifter i unionstillverkarnas svar på frågeformuläret.

4.7 Lönsamhet och kassaflöde

- (58) Unionsindustrins vinster minskade avsevärt under skadeundersökningsperioden, liksom kassaflödet, som minskade med 56 %. Detta berodde på ett pristryck på försäljningspriserna, trots ökningen i både produktion och försäljning.

Tabell 12 – Lönsamhet och kassaflöde

År	2007	2008	2009	Översynsperioden
Lönsamhet Index (2007 = 100)	100	175	– 7	– 4
Förändring från föregående år		75	– 182	3
Kassaflöde – Index (2007 = 100)	100	144	49	44
Förändring från föregående år		44	– 95	– 5

Källa: Kontrollerade uppgifter i unionstillverkarnas svar på frågeformuläret.

4.8 Investeringar, räntabilitet och kapitalanskaffningsförmåga

- (59) Investeringarna minskade med 95 % mellan 2007 och översynsperioden. Räntabiliteten, uttryckt som vinst/förlust för den berörda produkten i förhållande till investeringarnas bokförda nettovärde, minskade betydligt under skadeundersökningsperioden och följde investeringstrenden. Försämringen av lönsamheten och kassaflödet ledde till att sökandens förmåga att anskaffa kapital försämrades väsentligt under skadeundersökningsperioden. Denna försämring framgår även tydligt av sökandens investeringar, som minskade med 95 % under skadeundersökningsperioden.

Tabell 13 – Investeringar och räntabilitet

År	2007	2008	2009	Översynsperioden
Investeringar – Index (2007 = 100)	100	61	2	5
Förändring från föregående år		– 39	– 59	3
Räntabilitet – Index (2007 = 100)	100	196	– 7	– 4
Förändring från föregående år		96	– 203	3

Källa: Kontrollerade uppgifter i unionstillverkarnas svar på frågeformuläret.

4.9 Sysselsättning och produktivitet

- (60) Sysselsättningen inom unionsindustrin ökade med 8 % under skadeundersökningsperioden. Produktiviteten, mätt som produktion i ton per anställd, ökade med 6 %. De totala arbetskraftskostnaderna ökade dock med 16 % under skadeundersökningsperioden.

Tabell 14 – Sysselsättning och produktivitet

År	2007	2008	2009	Översynsperioden
Sysselsättning – Index	100	109	109	108
Produktivitet (ton per anställd) – Index	100	100	105	106
Arbetskraftskostnader – Index	100	114	115	116

Källa: Kontrollerade uppgifter i unionstillverkarnas svar på frågeformuläret.

4.10 Dumpningsmarginalens storlek

- (61) Med hänsyn till volymen, marknadsandelen och priserna på den dumpade importen från Kina kan verkningarna för unionsindustrin av den faktiska dumpningsmarginalens storlek inte anses vara försumbara.

4.11 Återhämtning från verkningarna av dumpning

- (62) Såsom framgår av den positiva utvecklingen för de flesta av de ovan angivna indikatorerna, återhämtade sig unionsindustrins ekonomi under skadeundersökningsperioden delvis från de skadevållande verkningarna av den dumpade importen med ursprung i Kina.

4.12 Tillväxt

- (63) Förbrukningen i unionen minskade med 24 % under skadeundersökningsperioden, men unionsindustrins tillverkning, försäljningsvolym och marknadsandel ökade under samma period. Volymen och marknadsandelen för importen från Kina minskade under samma period. Unionsindustrin hade dock nytta av åtgärderna i viss mån eftersom det kinesiska pristrycket på försäljningspriserna innebär att de inte kunde göra vinster eller nå sina lönsamhetsmål.

5. Slutsats beträffande unionsindustrins ekonomiska situation

- (64) Furfuraldehyd från Dominikanska republiken finns inte tillgänglig på den öppna marknaden i unionen. Det fanns därför inget som tydde på att denna import hade bidragit till unionsindustrins utsatta läge. När det gäller importen

från andra tredjeländer minskade volymen för den importen avsevärt till en nivå som innebär att den inte kan anses ha någon betydande inverkan, även om den sker till mycket låga priser.

- (65) Åtgärderna mot Kina har haft en positiv effekt på unionsindustrins ekonomiska situation, eftersom de flesta skadeindikatorerna uppvisade en positiv utveckling: produktionen, försäljningsvolymen och försäljningsvärdet ökade. Trots den minskade förbrukningen lyckades unionsindustrin öka sin marknadsandel. Lönsamheten sjönk dock avsevärt under översynsperioden. Unionsindustrin har inte kunnat nå lönsamhetsmålet, som vid den ursprungliga undersökningen uppgavs vara 5 %, för att säkra sin utveckling. I det avseendet dras slutsatsen att unionsindustrin har vållats väsentlig skada i den mening som avses i artikel 3.5 och att den fortfarande befinner sig i en utsatt ekonomisk situation.

F. SANNOLIKHET FÖR ATT SKADAN ÅTERKOMMER

- (66) I skälen 39 och 40 drogs slutsatsen att den dumpade exporten från Kina till unionen sannolikt skulle öka avsevärt om åtgärderna skulle upphöra att gälla.
- (67) Såsom nämns ovan har de kinesiska tillverkarna potential att omleda stora exportvolymen till unionsmarknaden om åtgärderna upphävs. Enligt begäran om översyn uppgick den kinesiska produktionskapaciteten till 320 000 ton 2009, med en outnyttjad kapacitet på minst 20 000 ton. Andra exportmarknader, t.ex. Japan, Thailand och Förenta staterna, tycks inte heller kunna absorbera den outnyttjade kapaciteten, som därför med största sannolikhet skulle riktas till unionsmarknaden.
- (68) Vad priserna beträffar visar den kinesiska exportstatistiken att priset på den berörda produkten till Förenta staterna var ungefär detsamma som vid export till unionen för aktiv förädling. De kinesiska priserna till andra exportmarknader var högre.
- (69) Med tanke på att de kinesiska priserna skulle underskrida unionsindustrins priser med 11 % om åtgärderna skulle upphöra att gälla, är det sannolikt att de kinesiska tillverkarna kommer att fortsätta på samma sätt för att återta den förlorade marknadsandelen. Det betecknar, tillsammans med deras förmåga att leverera stora kvantiteter av den berörda produkten till unionsmarknaden, skulle få mycket negativa konsekvenser för unionsindustrin och i synnerhet för dess lönsamhet.
- (70) Mot denna bakgrund dras slutsatsen att ett upphävande av åtgärderna med all sannolikhet skulle leda till återkommande skada till följd av dumpad import från Kina.

G. UNIONENS INTRESSE

1. Inledande anmärkning

- (71) I enlighet med artikel 21 i grundförordningen undersöktes det om ett bibehållande av de gällande antidumpningsåtgärderna skulle strida mot unionens intresse som helhet.

(72) Fastställandet av unionens intresse grundades på en bedömning av alla olika berörda intressen, t.ex. unionsindustrins och importörernas/handlarnas intresse liksom intresset hos användarna och leverantörerna av den berörda produkten.

(73) I de föregående undersökningarna ansågs ett införande av åtgärder inte strida mot unionens intresse. Den aktuella undersökningen avser dessutom en översyn vid giltighetstidens utgång, vilket innebär att man undersöker en situation där antidumpningsåtgärder redan har införts.

(74) Mot denna bakgrund undersöktes det huruvida det, trots slutsatsen om sannolikheten för fortsatt dumpning och återkommande skada, fanns några tvingande skäl för att dra slutsatsen att det i detta fall inte skulle ligga i unionens intresse att bibehålla åtgärderna.

2. Unionsindustrins intresse

(75) Unionsindustrin har visat sig vara en livskraftig industri med förmåga att anpassa sig till de föränderliga villkoren på marknaden. Det bekräftades framför allt av produktionens och försäljningens positiva utveckling i en situation där förbrukningen i unionen minskade. Det mycket stora trycket på försäljningspriserna gjorde dock att lönsamheten inte kunde följa samma positiva utveckling.

(76) Med tanke på den befintliga outnyttjade kapaciteten för furfuraldehyd i Kina, tillsammans med det faktum att andra exportmarknader (t.ex. Japan, Thailand och Förenta staterna) inte skulle kunna absorbera den outnyttjade kapaciteten om åtgärderna skulle upphöra att gälla, skulle de kinesiska exportörerna med all sannolikhet försöka återta sin förlorade marknadsandel genom att fortsätta med dumpningen på unionsmarknaden.

(77) Om antidumpningsåtgärderna inte bibehålls, kommer unionsindustrins situation därför med all sannolikhet att försämrast kraftigt på grund av dumpad lågprisexport från Kina, såsom förklaras i skälen 65–68.

3. Importörernas intresse

(78) Endast en importör i unionen samarbetade vid undersökningen: IFC, ett företag i Nederländerna som ägs av en furfuraldehydtillverkare i Dominikanska republiken. IFC är den enda aktiva importören av furfuraldehyd i unionen; det finns några andra företag som bara importerar den berörda produkten vid enstaka tillfällen. IFC är den största aktören på unionsmarknaden för furfuraldehyd (och furfurylalkohol), eftersom företaget står för omkring 80 % av förbrukningen i unionen. IFC importerar från Dominikanska republiken, från Kina inom ramen för förfarandet för aktiv förädling och från andra tredjeländer.

IFC är dessutom unionsindustrins största kund, som köper omkring 32 % av dess totala försäljning. Den furfuraldehyd som köps vidareförädlas sedan till furfurylalkohol av TFC, IFC:s närliggande företag i Geel i Belgien.

(79) Importören förhåller sig relativt neutral till förfarandet eftersom man å ena sidan skulle vilja få tillgång till kinesisk furfuraldehyd utan begränsningar och utan att behöva fullgöra tullens krav för aktiv förädling, och å andra sidan skulle vilja att unionsindustrin blir kvar så att den berörda produkten kan anskaffas med kort varsel. Om åtgärderna bibehålls försvinner dessutom konkurrensen med importen från modertillverkaren i Dominikanska republiken, och koncernens starka ställning på både furfuraldehyd- och furfurylalkoholmarknaden (även för aktiv förädling) i EU bekräftas.

4. Användarnas intresse

(80) Kommissionen sände frågeformulär till 27 industriella användare av furfuraldehyd. Endast tre användare samarbetade vid förfarandet, men de köpte inte furfuraldehyd från Kina utan direkt från unionsindustrin. För dessa användare har furfuraldehyden försumbar betydelse i verksamheten, som utgörs av oljeraffinering eller smörjoljeindustri. De anser sig därför inte påverkas av antidumpningsåtgärderna i någon större utsträckning.

5. Slutsats om unionens intresse

(81) Mot bakgrund av ovanstående dras slutsatsen att det inte finns några tvingande skäl för att inte bibehålla de gällande antidumpningsåtgärderna.

H. ANTIDUMPNINGSÅTGÄRDER

(82) Alla parter underrättades om de viktigaste omständigheter och överväganden som låg till grund för rekommendationen att bibehålla de gällande åtgärderna. De beviljades även en tidsfrist inom vilken synpunkter kunde lämnas efter detta meddelande av uppgifter. Relevanta synpunkter har lämnats och analyserats, men de ändrade inte de viktigaste omständigheter och överväganden som låg till grund för beslutet att bibehålla antidumpningsåtgärderna.

(83) Av ovanstående följer att de antidumpningsåtgärder avseende import av furfuraldehyd med ursprung i Kina som infördes genom förordning (EG) nr 639/2005 bör bibehållas i enlighet med artikel 11.2 i grundförordningen. Åtgärderna består av en specifik tull.

(84) Med tanke på att denna specifika tull fastställdes på grundval av resultaten av den ursprungliga undersökningen 1995 och aldrig har ändrats, har det ansetts lämpligt att undersöka om nivån för tullen fortfarande är relevant. Kommissionen kommer därför att överväga att på eget initiativ inleda en interimsoversyn enligt artikel 11.3 i grundförordningen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. En slutgiltig antidumpningstull ska införas på import av 2-furaldehyd (även känd som furfuraldehyd eller furfural) med ursprung i Folkrepubliken Kina som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 2932 12 00.

2. En tull på 352 EUR per ton ska tillämpas.

3. I de fall där varorna har skadats innan de övergår till fri omsättning och det pris som faktiskt betalats eller ska betalas därför fördelas vid fastställande av tullvärdet i enlighet med artikel 145 i kommissionens förordning (EEG) nr 2454/93 av

den 2 juli 1993 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen ⁽¹⁾, ska antidumpningstullen, beräknad på grundval av punkt 2 i den här artikeln, minskas med en procentsats som motsvarar fördelningen av det pris som faktiskt betalats eller ska betalas.

4. Om inte annat anges ska gällande bestämmelser om tullar tillämpas.

Artikel 2

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

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

Utfärdad i Bryssel den 4 maj 2011.

På rådets vägnar

MARTONYI J.

Ordförande

⁽¹⁾ EGT L 253, 11.10.1993, s. 1.

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 454/2011**av den 5 maj 2011****om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet "Telematikapplikationer för persontrafik" i det transeuropeiska järnvägssystemet****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA
FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-
sätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv
2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten
hos järnvägssystemet inom gemenskapen ⁽¹⁾, särskilt
artikel 6.1, och

av följande skäl:

- (1) Enligt artikel 2 e i direktiv 2008/57/EG är järnvägssystemet uppdelat i strukturella och funktionella delsystem. Varje delsystem bör omfattas av en teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD).
- (2) Genom beslut K(2006) 124 slutlig av den 9 februari 2007 gav kommissionen Europeiska järnvägsbyrån (nedan kallad *byrån*) i uppdrag att utarbeta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg ⁽²⁾. Enligt villkoren i detta uppdrag fick byrån i uppdrag att utarbeta utkastet till TSD avseende telematikapplikationer för persontrafik. Byrån utfärdade en rekommendation den 31 maj 2010. Denna rekommendation bör kompletteras med ytterligare en rekommendation – efter ett uppdrag från kommissionen – som omfattar tariffer, biljettförsäljning/-utfärdande och bokning för inrikes resor. Byrån bör vid utarbetandet av utkastet till rekommendation ta hänsyn till nationell utveckling och teknisk utveckling inom området innovativ biljetthantering och intermodalitet.
- (3) Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet är specifikationer som antas i enlighet med direktiv 2008/57/EG. TSD:n i bilagan omfattar delsystemet Telematikapplikationer för persontrafik för att de väsentliga kraven ska kunna uppfyllas och för att driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet ska kunna säkerställas.

- (4) En effektiv sammankoppling av de olika infrastrukturförvaltnas och järnvägsföretagens informations- och kommunikationssystem anses vara viktig, i synnerhet för tillhandahållandet av aktuell information och biljetthanteringsjänster för resenärer.
- (5) Syftet med denna TSD är att fastställa förfaranden och gränssnitt mellan alla typer av aktörer för att tillhandahålla information och utfärda biljetter för resenärer via allmänt tillgängliga tekniska lösningar. Detta bör inkludera utbyte av information om följande aspekter: system som ger information till resenärer före och under resan; boknings- och betalningssystem; bagagehantering; utfärdande av biljetter via biljettkontor, via biljettautomater, ombord på tåg, per telefon, via Internet eller någon annan allmänt tillgänglig informationsteknik; samordning av anslutningar mellan tåg och med andra transportslag.
- (6) Den information som ges till resenärer bör vara åtkomlig i enlighet med kraven i kommissionens beslut 2008/164/EG av den 21 december 2007 om tekniska specifikationer för driftskompatibiliteten avseende funktionshinder i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg ⁽³⁾.
- (7) Bestämmelserna i denna TSD bör inte inverka på beslut som fattas av medlemsstaterna enligt artikel 2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 ⁽⁴⁾.
- (8) Detaljerade specifikationer är nödvändiga för att säkerställa att denna förordning kan tillämpas. Dessa specifikationer definierar systemet för datautbyte baserat på gemensamma komponenter och på sammankopplingen av de relevanta aktörernas informations- och kommunikationssystem. En beskrivning av styrningen av utvecklingen, införandet och driften av detta system och en översiktsplan för utvecklingen och införandet av detta system är också nödvändiga. Dessa resultat kommer att levereras under en inledningsfas av genomförandet. Därför måste TSD:n ändras i ett senare skede för att ta hänsyn till dessa resultat (detaljerade specifikationer, styrning och översiktsplan).

⁽¹⁾ EUT L 191, 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 110, 20.4.2001, s. 1.

⁽³⁾ EUT L 64, 7.3.2008, s. 72.

⁽⁴⁾ EUT L 315, 3.12.2007, s. 14.

- (9) I enlighet med artikel 5.8 i direktiv 2008/57/EG bör de tekniska dokument som offentliggjorts av byrån och som det hänvisas till i denna förordning anses utgöra bilagor till TSD:n och bör bli obligatoriska att tillämpa så snart TSD:n träder i kraft.
- (10) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats enligt artikel 29.1 i direktiv 2008/57/EG.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. I bilaga I återfinns den tekniska specifikation för driftskompatibilitet (nedan kallad TSD) som rör delen "applikationer för persontrafik" i delsystemet Telematikapplikationer i det transeuropeiska järnvägssystemet som avses i artikel 6.1 i direktiv 2008/57/EG.

2. TSD:n ska vara tillämplig på delen applikationer för persontrafik (i direktiv 2008/57/EG kallad *applikationer som ingår i servicen till passagerarna*) i delsystemet Telematikapplikationer enligt definitionen i avsnitt 2.5 i bilaga II till direktiv 2008/57/EG.

3. I fråga om persontransporttjänster med järnväg från eller till tredjeländer är överensstämmelse med kraven i denna TSD beroende av tillgången till information från aktörer utanför EU, såvida inte ett informationsutbyte som är förenligt med TSD:n uppnås genom bilaterala avtal.

Artikel 2

Denna TSD ska införas i tre faser:

- En första fas med fastställande av detaljerade IT-specifikationer, styrning och översiktsplan (fas 1).
- En andra fas som rör utvecklingen av systemet för datautbyte (fas 2).
- En slutfas som rör införandet av systemet för datautbyte (fas 3).

Artikel 3

1. Europeiska järnvägsbyrån ska på sin webbplats offentliggöra de tekniska dokument som förtecknas i bilaga III och ska hålla dem aktuella. Den ska tillämpa en ändringshanteringsprocess för de tekniska dokumenten i enlighet med avsnitt 7.5.2 i

bilaga I. Den ska lämna lägesrapporter om utarbetandet av dessa dokument till kommissionen. Kommissionen ska informera medlemsstaterna genom den kommitté som har inrättats enligt artikel 29 i direktiv 2008/57/EG.

2. Europeiska järnvägsbyrån ska på sin webbplats offentliggöra de referensfiler som avses i avsnitt 4.2.19 i bilaga I och ska hålla dem aktuella. Den ska tillämpa en ändringshanteringsprocess för sådana filer. Den ska lämna lägesrapporter om utarbetandet av dessa dokument till kommissionen. Kommissionen ska informera medlemsstaterna genom den kommitté som har inrättats enligt artikel 29 i direktiv 2008/57/EG.

3. Europeiska järnvägsbyrån ska senast den 31 mars 2012 lämna sin rekommendation om de öppna punkter som förtecknas i bilaga II till denna förordning.

Artikel 4

Järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, stationsförvaltare, biljettåterförsäljare och byrån ska stödja arbetet i fas 1 enligt specifikationen i avsnitt 7.2 i bilaga I genom att tillhandahålla funktionell och teknisk information och sakkunskap.

Artikel 5

De organ som företräder järnvägssektorn på europeisk nivå enligt artikel 3.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 ⁽¹⁾ tillsammans med en företrädare för biljettåterförsäljare och en företrädare för europeiska resenärer, ska utveckla de detaljerade IT-specifikationerna, styrningen och översiktsplanen enligt beskrivningen i avsnitt 7 i bilaga I och ska lämna dem till kommissionen senast ett år efter offentliggörandet av denna förordning i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 6

Medlemsstaterna ska se till att järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, stationsförvaltare och biljettåterförsäljare informeras om denna förordning.

Artikel 7

Denna förordning ska ändras med beaktande av resultaten från fas 1 sådan den beskrivs i avsnitt 7.2 i bilaga I.

⁽¹⁾ EUT L 164, 30.4.2004, s. 1.

Artikel 8

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

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

Utfärdad i Bryssel den 5 maj 2011.

På kommissionens vägnar

José Manuel BARROSO

Ordförande

BILAGA I

1. INLEDNING

1.1 Tekniskt tillämpningsområde

Denna tekniska specifikation för driftskompatibilitet (nedan kallad TSD) rör delen "applikationer för persontrafik" i delsystemet Telematikapplikationer i det transeuropeiska järnvägssystemet enligt artikel 6.1 i direktiv 2008/57/EG. Delsystemet anges som ett funktionellt definierat delsystem i förteckningen i bilaga II till direktiv 2008/57/EG.

1.2 Geografiskt tillämpningsområde

Det geografiska tillämpningsområdet för denna TSD är det transeuropeiska järnvägssystemet enligt definitionen i artikel 2 a i direktiv 2008/57/EG.

1.3 Innehållet i denna TSD

Innehållet i denna TSD är utformat i enlighet med artikel 5 i direktiv 2008/57/EG.

Denna TSD innehåller också, i kapitel 4, de särskilda drifts- och underhållsregler som gäller för det tekniska och geografiska tillämpningsområdet.

2. DEFINITION AV DELSYSTEMET/TILLÄMPNINGSSOMRÅDET

2.1 Delsystemet

Denna TSD omfattar

- a) det funktionella delsystemet Telematikapplikationer för persontrafik,
- b) den del av delsystemet Underhåll som rör telematikapplikationer för persontrafik (dvs. metoder för användning, handhavande, uppdatering och underhåll av databaser, programvara och datakommunikationsprotokoll etc.).

Den inbegriper tillhandahållandet av information om följande aspekter:

- a) System som ger information till resenärer före och under resan.
- b) Boknings- och betalningssystem.
- c) Bagagehantering.
- d) Utfärdande av biljetter via biljettkontor eller biljettautomater eller telefon eller Internet, eller någon annan allmänt tillgänglig informationsteknik, och ombord på tåg.
- e) Samordning av anslutningar mellan tåg och med andra transportslag.

2.1.1 Information till resenärer före och under resan

I bilaga II till förordning (EG) nr 1371/2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer förtecknas den minimiinformation som ska ges till resande av järnvägsföretag och/eller biljettåterförsäljare.

2.1.2 Boknings- och betalningssystem

Information kommer att utväxlas mellan boknings- och biljetthanteringssystemen och betalningssystemen hos de olika biljettåterförsäljarna och järnvägsföretagen i syfte att göra det möjligt för resenären att betala för ovannämnda biljetter, bokningar och tillägg för den resa och den tjänst som resenären valt.

2.1.3 Bagagehantering

Resenären kommer att få information om rutiner för klagomål i händelse av att inskrivet resgods kommer bort under resan. Vidare kommer resenärer att få information om avsändning eller upphämtning av inskrivet resgods.

- 2.1.4 *Utfärdande av biljetter via biljettkontor eller biljettautomater eller telefon eller Internet, eller någon annan allmänt tillgänglig informationsteknik*

Information kommer att tillhandahållas mellan järnvägsföretag och biljettåterförsäljare för att göra det möjligt för biljettåterförsäljaren att, i den mån sådana erbjuds, utfärda biljetter, direkta biljetter och tillägg samt att göra bokningar.

- 2.1.5 *Samordning av anslutningar mellan tåg och med andra transportslag*

En standard föreslås för tillhandahållande av information till och utbyte av information med andra transportslag.

3. VÄSENTLIGA KRAV

3.1 **Överensstämmelse med de väsentliga kraven**

Enligt artikel 4.1 i direktiv 2008/57/EG ska det transeuropeiska järnvägssystemet, delsystemen och driftskompatibilitetskomponenterna uppfylla de väsentliga krav som övergripande beskrivs i bilaga III till direktivet.

Inom tillämpningsområdet för denna TSD uppfylls de relevanta väsentliga krav för delsystemet som anges i kapitel 3 i denna TSD genom överensstämmelse med de specifikationer som beskrivs i kapitel 4 (Beskrivning av delsystemet).

3.2 **Aspekter som rör allmänna krav**

De allmänna kravens relevans för delsystemet Telematikapplikationer för persontrafik bestäms enligt följande:

3.2.1 *Säkerhet*

De säkerhetsrelaterade väsentliga krav som gäller för delsystemet Telematikapplikationer för persontrafik är följande: de väsentliga kraven 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4, 1.1.5 i bilaga III till direktiv 2008/57/EG. Dessa väsentliga krav är inte relevanta för delsystemet Telematikapplikationer.

3.2.2 *Tillförlitlighet och tillgänglighet*

Det väsentliga kravet 1.2 i bilaga III till direktiv 2008/57/EG uppfylls genom följande kapitel:

— Kapitel 4.2.19: Olika referensfiler och databaser.

— Kapitel 4.2.21: Nätverk och kommunikation.

3.2.3 *Hälsa*

De väsentliga kraven 1.3.1 och 1.3.2 i bilaga III till direktiv 2008/57/EG är inte relevanta för delsystemet Telematikapplikationer.

3.2.4 *Miljöskydd*

De väsentliga kraven 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 och 1.4.5 i bilaga III till direktiv 2008/57/EG är inte relevanta för delsystemet Telematikapplikationer.

3.2.5 *Teknisk kompatibilitet*

Det väsentliga kravet 1.5 i bilaga III till direktiv 2008/57/EG är inte relevant för delsystemet Telematikapplikationer.

3.3 **Aspekter som specifikt rör delsystemet Telematikapplikationer för persontrafik**

De allmänna kravens relevans för delsystemet Telematikapplikationer för persontrafik bestäms enligt följande:

3.3.1 Teknisk kompatibilitet

Det väsentliga kravet 2.7.1 i bilaga III till direktiv 2008/57/EG uppfylls särskilt genom följande kapitel:

— Kapitel 4.2.19: Olika referensfiler och databaser.

— Kapitel 4.2.21: Nätverk och kommunikation.

3.3.2 Tillförlitlighet och tillgänglighet

Det väsentliga kravet 2.7.2 i bilaga III till direktiv 2008/57/EG uppfylls särskilt genom följande kapitel:

— Kapitel 4.2.19: Olika referensfiler och databaser.

— Kapitel 4.2.21: Nätverk och kommunikation.

Detta väsentliga krav, särskilt kravet på att användningen ska ske på ett sätt som garanterar effektiviteten i dessa telematikapplikationer och kvaliteten på tjänsten, ligger emellertid till grund för hela TSD:n och är inte begränsat enbart till de ovannämnda kapitlen.

3.3.3 Hälsa

Beträffande det väsentliga kravet 2.7.3 i bilaga III till direktiv 2008/57/EG anges i denna TSD inga krav utöver befintliga nationella och europeiska bestämmelser om minimiregler för ergonomi och hälsoskydd för ett gränssnitt mellan dessa telematikapplikationer och användarna.

3.3.4 Säkerhet

Det väsentliga kravet 2.7.4 i bilaga III till direktiv 2008/57/EG uppfylls genom följande kapitel:

— Kapitel 4.2.19: Olika referensfiler och databaser.

— Kapitel 4.2.21: Nätverk och kommunikation.

4. BESKRIVNING AV DELSYSTEMET

4.1 Inledning

Med beaktande av alla tillämpliga väsentliga krav kännetecknas delsystemet Telematikapplikationer för persontrafik av följande grundparametrar som beskrivs i följande avsnitt.

4.2 Funktionella och tekniska specifikationer för delsystemet

4.2.1 Utbyte av tidtabellsdata

Denna grundparameter fastställer hur järnvägsföretaget ska utföra utbytet av tidtabellsdata.

Denna grundparameter ska säkerställa att tidtabeller som innehåller de dataelement som definieras nedan görs tillgängliga för ett annat järnvägsföretag, för tredje part och för offentliga organ. Denna grundparameter ska också säkerställa att varje järnvägsföretag tillhandahåller korrekta och aktuella tidtabellsdata.

Bestämmelserna avseende denna grundparameter ska gälla för järnvägsföretagets persontrafik.

Denna grundparameter ska omfatta följande förfarande:

4.2.1.1 Järnvägsföretaget gör sina egna tidtabellsdata tillgängliga för andra järnvägsföretag och för tredje part

Järnvägsföretaget ska tillgängliggöra alla sina tidtabellsdata för vilka järnvägsföretaget är ansvarigt som enda transportföretag eller som ett av transportföretagen i ett samarbete, och vilka avser transporttjänster som kan köpas av allmänheten, genom att garantera åtkomst för alla järnvägsföretag, för tredje part och för offentliga organ. Järnvägsföretaget ska säkerställa att dessa tidtabellsdata är korrekta och aktuella. Tidtabellsdata ska hållas tillgängliga i minst tolv månader efter det att de har upphört att gälla.

Om ett järnvägsföretag driver en transporttjänst för vilken det är ett av de samarbetande transportföretagen ska järnvägsföretaget, tillsammans med alla övriga samarbetande transportföretag, säkerställa att dess del av tidtabellen är korrekt och aktuell.

Huvudinnehållet i dessa tidtabellsdata ska vara följande:

- Grundprinciper för tågvarianter.
- Tågsymbol.
- Olika tänkbara sätt att beteckna trafikdagar.
- Tågkategori/trafiktyp.
- Transporttjänstförbindelser.
- Vagngrupper kopplade till tåg.
- Tillkoppling, fråkoppling.
- Genomgående förbindelser (anslutning till).
- Genomgående förbindelser (byte av tågnummer).
- Närmare uppgifter om transporttjänster.
- Uppehåll med trafikrestriktioner.
- Natttåg.
- Resa över tidszoner.
- Uppgifter om prissystem och bokningar.
- Det transportföretag som levererar informationen.
- Det transportföretag som är platstilldelande.
- Servicefaciliteter.
- Tågets tillgänglighet för funktionshindrade (inklusive förekomst enligt plan av handikapplatser, rullstolsplatser, sovkupeér som är tillgängliga även med rullstol – se TSD Tillgänglighet för funktionshindrade 4.2.4) – se avsnitt 4.2.6.1.
- Tilläggstjänster.
- Anslutningar – tidsmarginaler mellan transporttjänster.
- Stationsförteckning.

För transporttjänster över vilka järnvägsföretaget har ensam kontroll ska årstidtabellen göras tillgänglig minst två månader innan den tidtabellen träder i kraft. För återstående transporttjänster ska järnvägsföretaget göra tidtabellen tillgänglig så snart som möjligt.

Järnvägsföretaget ska tillgängliggöra alla ändringar av årstidtabellen i en serie tidtabellsuppdateringar minst sju dagar innan dessa ändringar träder i kraft. Denna skyldighet ska gälla endast om ändringen är känd för järnvägsföretaget sju eller flera dagar innan den träder i kraft.

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska överensstämma med följande tekniska dokument:

— B.4 (se bilaga III).

4.2.2 Utbyte av tariffdata

Denna grundparameter fastställer hur järnvägsföretaget ska utföra utbytet av tariffdata.

Denna grundparameter ska säkerställa att tariffdata i det format som definieras nedan är tillgängliga för andra järnvägsföretag eller för tredje part som är auktoriserad återförsäljare.

Bestämmelserna avseende denna grundparameter ska gälla för alla persontrafiktariffer som järnvägsföretaget tillämpar för inrikes, internationell och utrikes försäljning.

Denna grundparameter ska omfatta följande förfarande:

4.2.2.1 Järnvägsföretaget gör sina egna tariffer tillgängliga för andra järnvägsföretag, offentliga organ som är auktoriserade återförsäljare och tredje part som är auktoriserade återförsäljare

Järnvägsföretaget ska tillgängliggöra alla sina tariffer (inklusive pristabeller) genom att garantera åtkomst för de järnvägsföretag och tredje parter som det i enlighet med distributionsavtal gör till auktoriserade återförsäljare, och för offentliga organ som är auktoriserade återförsäljare. Järnvägsföretaget ska säkerställa att tariffdata är korrekta och aktuella.

Om ett järnvägsföretag driver en transporttjänst för vilken det är ett av de samarbetande transportföretagen ska järnvägsföretaget, tillsammans med alla övriga samarbetande transportföretag, säkerställa att tariffdata är korrekta och aktuella.

Huvudinnehållet i tariffdata som är avsedda för internationell eller utrikes försäljning ska vara de uppgifter som anges i bilaga IV.

Tariffdata som är avsedda för internationell eller utrikes försäljning ska göras tillgängliga för järnvägsföretag och tredje parter som i enlighet med distributionsavtal är auktoriserade återförsäljare och för offentliga organ som är auktoriserade återförsäljare, åtminstone så lång tid i förväg som anges i bilaga IV.

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska – beträffande tariffdata som är avsedda för internationell eller utrikes försäljning – överensstämma med följande tekniska dokument:

— B.1 (se bilaga III).

— B.2 (se bilaga III).

— B.3 (se bilaga III).

Tariffdata avsedda för inrikes försäljning ska göras tillgängliga för järnvägsföretag och tredje parter som är auktoriserade återförsäljare, och också för offentliga organ som är auktoriserade återförsäljare, åtminstone så lång tid i förväg som föreskrivs för tariffdata som är avsedda för internationell eller utrikes försäljning.

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska – beträffande tariffdata som är avsedda för inrikes försäljning – överensstämma med de tekniska dokument som ska utarbetas av byrån (se bilaga II).

4.2.3 Hantering av information om järnvägsföretagets kontaktuppgifter

Denna grundparameter anger hur järnvägsföretaget ska tillhandahålla information om sin officiella webbplats, där kunder kan få korrekt information.

Bestämmelserna avseende denna grundparameter ska gälla för alla järnvägsföretag.

Denna grundparameter ska omfatta följande förfarande:

4.2.3.1 Järnvägsföretaget tillgängliggör data med sina kontaktuppgifter

Järnvägsföretaget ska för andra järnvägsföretag, för byrån, för tredje parter och för offentliga organ offentliggöra data som inbegriper dess namn som transportföretag, *carrier code* (transportföretagets kod) samt adressen till dess officiella webbplats. Den officiella webbplats som avses i denna grundparameter ska vara maskinläsbar och ska vara förenlig med riktlinjer för tillgång till webbinnehåll. Om ett järnvägsföretag driver en gemensam affärsenhet tillsammans med ett eller flera andra järnvägsföretag ska den gemensamma affärsenhetens namn, *carrier code* (transportföretagens koder) och den officiella webbplatsen göras tillgängliga för de övriga järnvägsföretagen.

När ett järnvägsföretag gör sin tidtabellsinformation tillgänglig för andra järnvägsföretag i enlighet med kapitel 4.2.1.1 ska det se till att transportföretagets namn i denna tidtabellsinformation motsvarar transportföretagets namn i dessa data. Om det har gjorts ändringar ska järnvägsföretaget uppdatera innehållet i dessa data så snart som möjligt.

4.2.4 Hantering av information om transportvillkor

Denna grundparameter fastställer hur järnvägsföretaget ska hantera information om transportvillkor.

Denna grundparameter ska säkerställa att transportvillkor är tillgängliga på järnvägsföretagets officiella webbplats.

Bestämmelserna avseende denna grundparameter ska gälla för järnvägsföretagets persontrafik.

Denna grundparameter ska omfatta följande förfarande:

4.2.4.1 Järnvägsföretaget offentliggör information om transportvillkor

Järnvägsföretaget ska offentliggöra information avseende

- allmänna befördringsvillkor för transport av passagerare på järnväg (GCC-CIV/PRR),
- järnvägsföretagets egna transportvillkor,
- en länk till förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer,
- accepterade betalningsmedel,
- försäljningsvillkor och återköpsregler, särskilt för byte och återköp av biljetter,
- rutiner för lämnande av klagomål,

åtminstone på sin officiella webbplats. Denna webbplats ska vara förenlig med riktlinjer för tillgång till webbinnehåll vilka tar hänsyn till behov som finns hos personer med nedsatt hörsel och/eller syn.

Detta förfarande ska följas för det första offentliggörandet senast sex månader efter det att denna TSD träder i kraft. Ändringar av denna information ska offentliggöras minst sex dagar innan de träder i kraft. Järnvägsföretaget ska upprätta en lista över de villkor som har ändrats jämfört med föregående version. Vid varje sådant tillfälle ska järnvägsföretaget ha kvar den tidigare versionen av denna information på sin officiella webbplats.

4.2.5 Hantering av information om transport av inskrivet resgods

Denna grundparameter anger hur järnvägsföretaget ska säkerställa tillhandahållandet av information för transporten av inskrivet resgods om denna tjänst erbjuds av järnvägsföretaget. Om tjänsten inte erbjuds ska järnvägsföretaget tillhandahålla information om att tjänsten inte erbjuds.

Denna grundparameter ska säkerställa att information om hanteringen av inskrivet resgods är tillgänglig för resenären.

Denna grundparameter ska omfatta följande förfarande:

4.2.5.1 Järnvägsföretaget offentliggör villkor för hanteringen av inskrivet resgods

Järnvägsföretaget ska som information till resenärer offentliggöra villkoren för hanteringen av inskrivet resgods när järnvägsföretaget erbjuder sådan hantering. Om tjänsten inte erbjuds ska järnvägsföretaget offentliggöra information om detta. Denna information ska offentliggöras åtminstone på järnvägsföretagets officiella webbplats. Denna webbplats ska vara förenlig med riktlinjer för tillgång till webbinnehåll vilka tar hänsyn till behov som finns hos personer med nedsatt hörsel och/eller syn.

Detta förfarande ska följas för det första offentliggörandet senast sex månader efter det att denna TSD träder i kraft. Ändringar av denna information ska offentliggöras minst sex dagar innan ändringarna träder i kraft. Järnvägsföretaget ska upprätta en lista över de villkor som har ändrats jämfört med föregående version. Vid varje sådant tillfälle ska järnvägsföretaget ha kvar den tidigare versionen av denna information på sin officiella webbplats.

4.2.6 Hantering av information om transport av och hjälp för funktionshindrade

Denna grundparameter anger hur järnvägsföretaget, biljettåterförsäljaren och/eller stationsförvaltaren måste säkerställa tillhandahållandet av information om transport av och hjälp för funktionshindrade.

Denna grundparameter ska säkerställa att information om transport av och hjälp för funktionshindrade är tillgänglig för resenären. Om järnvägsföretaget använder elektronisk kommunikation för att göra det möjligt att skicka en begäran om tillgång till eller bokning av hjälp för funktionshindrade ska det system till vilket begäran riktas åtminstone kunna hantera meddelanden i enlighet med det protokoll som anges i det tekniska dokumentet B.10 (se bilaga III). Dessutom ska systemet utfärda ett bokningsnummer för bokningen av hjälp – detta är väsentligt för att kunden/resenären ska kunna få en garanti för och kunna lita på att hjälpen kommer att tillhandahållas och för att upprätta ansvarsskyldighet och ansvar för tillhandahållandet av hjälp. Dessa meddelanden innehåller all information som behövs för att järnvägsföretaget, biljettåterförsäljaren och/eller stationsförvaltaren ska kunna utfärda ett bokningsnummer för den funktionshindrade (för varje avgång och ankomst vid varje resa) vid bokning av hjälp.

Bestämmelserna avseende denna grundparameter ska gälla enligt följande: Hanteringen av information om transport av funktionshindrade ska tillämpas för järnvägsföretagets persontrafik. Bestämmelserna för denna grundparameter avseende elektronisk begäran/bekräftelse ska tillämpas om det finns ett avtal mellan den begärande parten och den part som begäran riktas till.

Denna grundparameter ska omfatta följande förfaranden:

4.2.6.1 Järnvägsföretaget offentliggör information om tillgången till järnvägstjänster och om villkoren för tillträde till rullande materiel

Järnvägsföretaget ska offentliggöra information om

- tågtyper/tågnummer och/eller linjenummer (om inget tågnummer är tillgängligt för allmänheten) där inrättningar för funktionshindrade är tillgängliga,
- typer av och minsta antal inrättningar för funktionshindrade i sådana tåg (t.ex. rullstolsplats, ligg- eller sovplats för funktionshindrade, toalett för funktionshindrade, placering av platser för funktionshindrade) under normala driftsförhållanden,
- metoderna för begäran av hjälp vid på- och avstigning (inbegripet period före vilken man måste ha beställt hjälp till funktionshindrade samt uppgifter om adress, e-post, öppettider och telefonnummer för de kontor som ansvarar för hjälp till funktionshindrade) i enlighet med artikel 24 i förordningen om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer,
- den tillåtna maximala storleken och vikten för rullstolar (inklusive den funktionshindrades vikt),
- transportvillkor för medföljande personer och/eller djur,
- villkor för tillträde till stationsbyggnaden och plattformar, inbegripet uppgift om huruvida stationen är klassificerad som tillgänglig för funktionshindrade och huruvida den har personal för stöd till funktionshindrade,

åtminstone på sin officiella webbplats. Denna webbplats ska vara förenlig med riktlinjer för tillgång till webb-innehåll vilka tar hänsyn till behov som finns hos personer med nedsatt hörsel och/eller syn.

Detta förfarande ska följas för det första offentliggörandet senast sex månader efter det att denna TSD träder i kraft. Alla ändringar av denna information ska offentliggöras minst sex dagar innan ändringarna träder i kraft. Järnvägsföretaget ska upprätta en lista över de villkor som har ändrats jämfört med föregående version. Vid varje tillfälle ska järnvägsföretaget ha kvar föregående version av denna information på sin officiella webbplats.

4.2.6.2 Järnvägsföretaget eller biljettåterförsäljaren skickar en begäran om tillgång till eller bokning av hjälp för funktionshindrade till mottagande system

Om järnvägsföretaget eller biljettåterförsäljaren använder elektronisk kommunikation för att skicka en begäran om tillgång till eller bokning av hjälp för funktionshindrade ska en sådan begäran vara förenlig med relevanta bestämmelser.

Möjligheten att boka hjälp för funktionshindrade ska ges under förutsättning att det finns ett kommersiellt avtal mellan inblandade transportföretag och distributörer. Sådana avtal kan inkludera avgifter, tekniska standarder, säkerhetsstandarder, specifika begränsningar i fråga om tåg, avreseorter/bestämelseorter, tariffer, försäljningskanaler etc.

Förutsatt att det finns ett avtal mellan berörda parter, ska det begärande distributionssystemet skicka en begäran till systemet om tillgång till eller bokning av angiven typ av hjälp för det relevanta tåget.

De huvudsakliga typerna av begäran ska vara

- begäran om tillgång,
- bokningsbegäran,
- begäran om delavbeställning,
- begäran om hel avbeställning.

Detta förfarande ska följas efter en begäran som vidarebefordrats från en kund till järnvägsföretagets eller biljettåterförsäljarens system.

Dataelementen och informationsinnehållet i det meddelande som används för att fullgöra skyldigheterna ska vara förenliga

- antingen med element som definierats i det tekniska dokumentet B.10 (se bilaga III), varvid alla mottagande system måste kunna förstå och svara på denna begäran,
- eller med på annat sätt definierade standarder, varvid det mottagande systemet måste kunna förstå begäran och svara endast om det finns ett specifikt avtal med det begärande systemet.

4.2.6.3 Mottagande system skickar ett svar på en begäran om tillgång till eller bokning av hjälp för funktionshindrade

Om järnvägsföretaget använder elektronisk kommunikation för att skicka ett svar på en begäran om tillgång till eller bokning av hjälp för funktionshindrade, ska det följa de bestämmelser och villkor som gäller för detta förfarande.

Om en begäran om bokning av hjälp för funktionshindrade har formulerats korrekt i enlighet med ovan beskrivna förfarande, ska det mottagande systemet skicka ett svar på begäran om tillgång till eller bokning av den efterfrågade typen av hjälp till det begärande systemet.

De huvudsakliga typerna av svar på bokningsbegäran ska vara

- svar om tillgänglighet,
- bekräftelse av bokningsbegäran,

- bekräftelse av begäran om delavbeställning,
- bekräftelse av begäran om hel avbeställning,
- negativt svar.

Detta förfarande ska följas som svar på en inkommande begäran som tas emot av det system till vilket den har skickats i enlighet med det förfarande som beskrivs ovan.

Dataelementen och informationsinnehållet i det meddelande som används för att fullgöra skyldigheterna ska vara förenliga

- antingen med de element som definieras i det tekniska dokumentet B.10 (se bilaga III),
- eller med på annat sätt definierade standarder,

i enlighet med det protokoll som används av det begärande systemet.

4.2.7 *Hantering av information om transport av cyklar*

Denna grundparameter fastställer hur järnvägsföretaget ska säkerställa tillhandahållandet av information om transport av cyklar.

Denna grundparameter ska säkerställa att information om transport av cyklar är tillgänglig för resenären. Det tilldelande systemet ska kunna hantera åtminstone meddelanden i enlighet med det protokoll som specificeras i det tekniska dokumentet B.5 (se bilaga III).

Bestämmelserna avseende denna grundparameter ska gälla enligt följande: Hanteringen av information om transport av cyklar ska tillämpas för järnvägsföretagets persontrafik om transport av cyklar erbjuds. Bestämmelserna för denna grundparameter avseende en elektronisk begäran/bekräftelse ska tillämpas om det finns ett avtal mellan de begärande och tilldelande parterna avseende tillhandahållandet av tjänster där sådan transport kan eller måste bokas.

Denna grundparameter ska omfatta följande förfaranden:

4.2.7.1 *Järnvägsföretaget offentliggör villkor för hantering av cyklar*

Järnvägsföretaget ska som information till resenärer offentliggöra villkoren för transport av cyklar om sådan transport erbjuds av järnvägsföretaget. Denna information ska offentliggöras åtminstone på järnvägsföretagets officiella webbplats. Denna webbplats ska vara förenlig med riktlinjer för tillgång till webbinnehåll vilka tar hänsyn till behov som finns hos personer med nedsatt hörsel och/eller syn. Dessa villkor ska omfatta minst följande:

- Tågtyper/tågnummer eller linjenummer (om inget tågnummer är tillgängligt för allmänheten) där transport av cyklar erbjuds.
- Särskilda tider/perioder då transport av cyklar är tillåten.
- Priser för transport av cyklar.
- Huruvida en särskild bokning av cykelplats på tåget kan eller måste göras (inklusive period före vilken man måste ha beställt cykeltransport, öppettider, e-postadress och/eller telefonnummer).

Det första offentliggörandet av dessa villkor ska ske senast sex månader efter det att denna TSD träder i kraft. Ändringar av denna information ska offentliggöras minst sex dagar innan ändringarna träder i kraft. Järnvägsföretaget ska upprätta en lista över de villkor som har ändrats jämfört med föregående version. I samtliga fall ska järnvägsföretaget ha kvar den tidigare versionen av denna information på sin officiella webbplats.

4.2.7.2 Ett järnvägsföretag eller en biljettåterförsäljare skickar en begäran om tillgång till eller bokning av cykelplats till platstilldelande bokningssystem

Möjligheten att göra en bokning ska ges under förutsättning att det finns ett kommersiellt avtal mellan inblandade transportföretag och distributörer. Sådana avtal kan inkludera avgifter, tekniska standarder, säkerhetsstandarder, specifika begränsningar i fråga om tåg, avreseorter/bestämelseorter, tariffer, försäljningskanaler etc.

Om järnvägsföretaget eller biljettåterförsäljaren använder elektronisk kommunikation för att skicka en begäran om tillgång till eller bokning av cykeltransport ska sådan kommunikation vara anpassad till kraven för detta förfarande.

Förutsatt att det finns ett avtal mellan berörda parter, ska det begärande distributionssystemet skicka en begäran till det tilldelande systemet om tillgång till eller bokning av angiven cykeltransport för det berörda tåget.

De huvudsakliga typerna av bokningsbegäran ska vara

- förfrågan om tillgänglighet,
- bokningsbegäran,
- begäran om delavbeställning,
- begäran om hel avbeställning.

Detta förfarande ska följas efter en begäran som skickats från en kund till järnvägsföretagets distributionssystem.

Dataelementen och informationsinnehållet i det meddelande som används för att fullgöra skyldigheterna ska vara förenliga

- antingen med definitionerna i det tekniska dokumentet B.5 (se bilaga III), varvid alla tilldelande system ska kunna förstå och svara på denna begäran,
- eller med på annat sätt definierade standarder, varvid det tilldelande systemet ska kunna förstå begäran och svara endast om ett specifikt avtal har ingåtts med det begärande distributionssystemet.

4.2.7.3 Platstilldelande bokningssystem skickar ett svar angående tillgång till eller bokning av cykeltransport

Om järnvägsföretaget använder elektronisk kommunikation för att skicka ett svar på en begäran om tillgång till eller bokning av cykeltransport, ska det följa relevanta instruktioner för detta förfarande.

Om en begäran om bokning av cykelplatser har formulerats korrekt i enlighet med ovan beskrivna förfarande, ska det tilldelande systemet skicka ett svar på begäran om platstillgång/bokning för det begärda tåget till det begärande distributionssystemet.

De huvudsakliga typerna av svar på bokningsbegäran ska vara

- svar om tillgänglighet,
- bekräftelse av bokningsbegäran,
- bekräftelse av begäran om delavbeställning,
- bekräftelse av begäran om hel avbeställning,
- negativt svar.

Detta förfarande ska följas som svar på en inkommande begäran som tas emot av det tilldelande systemet i enlighet med det förfarande som beskrivs ovan.

Dataelementen och informationsinnehållet i det meddelande som används för att fullgöra skyldigheterna ska vara förenliga

— antingen med den information som finns i det tekniska dokumentet B.5 (se bilaga III),

— eller med på annat sätt definierade standarder,

i enlighet med det protokoll som används av det begärande tilldelande systemet.

4.2.8 Hantering av information om transport av bilar

Denna grundparameter anger hur järnvägsföretaget ska säkerställa tillhandahållandet av information för transporten av bilar/motorcyklar (nedan inbegriper ordet *bilar* även motorcyklar) om den erbjuds av järnvägsföretaget.

Denna grundparameter ska säkerställa att information om transporten av bilar är tillgänglig för resenären. Det tilldelande systemet ska kunna hantera åtminstone meddelanden i enlighet med det protokoll som specificeras i det tekniska dokumentet B.5 (se bilaga III).

Bestämmelserna avseende denna grundparameter ska gälla enligt följande: Hanteringen av information om transport av bilar ska tillämpas för järnvägsföretagets persontrafik om transport av bilar erbjuds. Bestämmelserna för denna grundparameter avseende elektronisk begäran/bekräftelse ska tillämpas om det finns ett avtal mellan de begärande och tilldelande parterna avseende tjänster där sådan transport kan eller måste bokas.

Denna grundparameter ska gälla enligt följande:

4.2.8.1 Järnvägsföretaget offentliggör villkor för hanteringen av bilar

Järnvägsföretaget ska informera resenären om villkoren för transport av bilar där sådan transport erbjuds av järnvägsföretaget. Denna information ska offentliggöras åtminstone på järnvägsföretagets officiella webbplats. Denna webbplats ska vara förenlig med riktlinjer för tillgång till webbinnehåll vilka tar hänsyn till behov som finns hos personer med nedsatt hörsel och/eller syn.

Dessa villkor ska omfatta minst följande:

— Tågtyper/tågnummer för tåg där biltransport är tillgänglig.

— Särskilda tider/perioder då biltransport är tillgänglig.

— Priser för transport av bilar (inklusive priser för passagerarplats, där passagerarplats erbjuds av järnvägsföretaget).

— Specifik adress och tid för pålastning av bilar på tåget.

— Specifik adress och ankomsttid för tåget på bestämmelsestationen.

— Storlek, vikt och andra begränsningar för transporten av bilar.

Det första offentliggörandet ska ske senast sex månader efter det att denna TSD träder i kraft. Ändringar av denna information ska offentliggöras minst sex dagar innan de träder i kraft. Järnvägsföretaget ska förteckna de villkor som har ändrats. Vid varje tillfälle ska järnvägsföretaget ha kvar den tidigare versionen av denna information på sin officiella webbplats.

4.2.8.2 Järnvägsföretaget eller biljettåterförsäljaren skickar en begäran om tillgång till eller bokning av bilplats till det platstilldelande bokningssystemet

Möjligheten att göra en bokning ska ges under förutsättning att det finns ett kommersiellt avtal mellan inblandade transportföretag och distributörer. Sådana avtal kan inkludera avgifter, tekniska standarder, skyddsnormer, specifika begränsningar i fråga om tåg, avreseorter/bestämmelseorter, tariffer, försäljningskanaler etc.

Om järnvägsföretaget eller biljettåterförsäljaren använder elektronisk kommunikation för att skicka begäran om tillgång till eller bokning av biltransport ska sådan kommunikation följa de bestämmelser som reglerar detta förfarande.

Förutsatt att det finns ett avtal mellan berörda parter, ska det begärande distributionssystemet skicka en begäran till det tilldelande systemet om tillgång till eller bokning av angiven biltransport för det relevanta tåget.

De huvudsakliga typerna av bokningsbegäran ska vara

- begäran om tillgång,
- bokningsbegäran,
- begäran om delavbeställning,
- begäran om hel avbeställning.

Detta förfarande ska följas efter en begäran som skickats av en kund till järnvägsföretagets distributionssystem.

Dataelementen och informationsinnehållet i det meddelande som används för att fullgöra skyldigheterna ska vara förenliga

- antingen med element som definierats i det tekniska dokumentet B.5 (se bilaga III), varvid alla tilldelande system ska kunna förstå och svara på denna begäran,
- eller med på annat sätt definierade standarder, varvid det tilldelande systemet ska kunna förstå begäran och svara endast om det finns ett specifikt avtal med det begärande distributionssystemet.

4.2.8.3 Platstilldelande bokningssystem skickar svar angående tillgång till eller bokning av biltransport

Om järnvägsföretaget använder elektronisk kommunikation för att skicka svar på en begäran om tillgång till eller bokning av biltransport, ska det följa de regler som fastlagts för detta förfarande.

Om en begäran om bokning av biltransport har formulerats korrekt i enlighet med ovan beskrivna förfarande, ska det tilldelande systemet skicka ett svar på begäran om platstillgång/bokning för det begärda tåget till det begärande distributionssystemet.

De huvudsakliga typerna av svar på bokningsbegäran ska vara

- svar om tillgänglighet,
- bekräftelse av bokningsbegäran,
- bekräftelse av begäran om delavbeställning,
- bekräftelse av begäran om hel avbeställning,
- negativt svar.

Detta förfarande ska följas som svar på en inkommande begäran som tas emot av det tilldelande systemet i enlighet med det förfarande som beskrivs ovan.

Dataelementen och informationsinnehållet i det meddelande som används för att fullgöra skyldigheterna ska vara förenliga

— antingen med element som definieras i det tekniska dokumentet B.5 (se bilaga III),

— eller med på annat sätt definierade standarder,

i enlighet med det protokoll som används av det begärande distributionssystemet.

4.2.9 Hantering av platstillgång/bokning

Denna grundparameter anger hur järnvägsföretagen ska hantera bokning av passagerarplatser. Alla de olika typerna av passagerarplats (t.ex. sittplats, liggvagn, sovvagn, handikapplatser, rullstolsplatser, sovkupéer som är tillgängliga även med rullstol [se TSD Tillgänglighet för funktionshindrade, avsnitt 4.2.4]) benämns nedan *platser*, såvida inte mer specifik information behövs. Bokningar av cykeltransport, biltransport och hjälp för funktionshindrade beskrivs i separata grundparametrar i separata kapitel.

Bokning av platser kan avse enbart bokning av passagerarplats, utöver transportavtalet, eller kan vara en del av en kombinerad transaktion som inbegriper både passagerarplats och ett transportavtal.

Denna grundparameter ska säkerställa att de utfärdande och tilldelande järnvägsföretagen utbyter lämplig information om platstillgång och bokning. Det tilldelande systemet ska kunna hantera åtminstone meddelanden i enlighet med det protokoll som specificeras i det tekniska dokumentet B.5 (se bilaga III).

Bestämmelserna för denna grundparameter ska tillämpas om det finns ett avtal mellan de begärande och tilldelande parterna avseende tjänster som kan eller måste bokas.

Denna grundparameter ska omfatta följande förfaranden:

4.2.9.1 Järnvägsföretaget eller biljettåterförsäljaren skickar en begäran om tillgång eller bokning till platstilldelande bokningssystem

Möjligheten att göra en bokning ska ges under förutsättning att det finns ett kommersiellt avtal mellan inblandade transportföretag och distributörer. Sådana avtal kan inkludera avgifter, tekniska standarder, säkerhetsstandarder, specifika begränsningar i fråga om tåg, avreseorter/bestämmelseorter, tariffer, försäljningskanaler etc.

Förutsatt att det finns ett avtal mellan berörda parter, ska det begärande distributionssystemet skicka en begäran till det tilldelande systemet om tillgång till eller bokning av angiven typ av passagerarplats för det relevanta tåget.

De huvudsakliga typerna av bokningsbegäran är

— förfrågan om tillgänglighet,

— bokningsbegäran,

— begäran om delavbeställning,

— begäran om hel avbeställning.

Detta förfarande ska följas efter en begäran som skickats från en kund till järnvägsföretagets distributionssystem.

Dataelementen och informationen i det meddelande som används för att fullgöra skyldigheterna ska vara förenliga

- antingen med de element som anges i det tekniska dokumentet B.5 (se bilaga III), varvid alla tilldelande system ska kunna förstå och svara på denna begäran,
- eller med på annat sätt definierade standarder, varvid det tilldelande systemet ska kunna förstå begäran och svara endast om det finns ett specifikt avtal med det begärande distributionssystemet.

4.2.9.2 Platstilldelande bokningssystem skickar svar angående platstillgång/bokning

Om en bokningsbegäran för platser har formulerats på giltigt sätt i enlighet med ovan beskrivna förfarande, ska det tilldelande systemet skicka ett svar på begäran om platstillgång/bokning för det begärda tåget till det begärande distributionssystemet.

De huvudsakliga typerna av svar på bokningsbegäran ska vara

- svar om tillgänglighet,
- bekräftelse av bokningsbegäran,
- bekräftelse av begäran om delavbeställning,
- bekräftelse av begäran om hel avbeställning,
- förslag om alternativ plats,
- negativt svar.

Detta förfarande ska följas som svar på en inkommande begäran som tas emot av det tilldelande systemet i enlighet med det förfarande som beskrivs ovan.

Dataelementen och informationsinnehållet i det meddelande som används för att fullgöra skyldigheterna ska vara förenliga

- antingen med element som definieras i det tekniska dokumentet B.5 (se bilaga III),
- eller med på annat sätt definierade standarder,

i enlighet med det protokoll som används av det begärande distributionssystemet.

4.2.10 Hantering av säkerhetsattribut för distribution av tjänster

Denna grundparameter anger hur det tilldelande järnvägsföretaget ska generera säkerhetsattribut för distributionen av företagets produkter.

Denna grundparameter måste säkerställa att järnvägsföretag och resenärer i rätt tid, från det tilldelande järnvägsföretaget, får den säkerhetsinformation och de säkerhetsreferenser som behövs för de olika biljettyperna.

Denna grundparameter ska omfatta följande förfaranden:

4.2.10.1 Tilldelande system skapar säkerhetsattribut för elektronisk distribution

Om ett järnvägsföretag utfärdar en biljett/platsreservation som uppfyller kraven i CIV ska biljettkontorets/resebyråns/biljettåterförsäljarens personal eller järnvägsföretagets distributionssystem generera den säkerhetsinformation som ska infogas i biljetten/platsreservationen.

Detta förfarande ska följas så snart data om bokningsstatus och försäljningstransaktionen framgångsrikt har skickats till de berörda järnvägsföretagets distributionssystem.

Ovannämnda förfarande och den information som används för detta ska uppfylla

— den standard som gäller hantering av säkerhetsattribut för distribution av tjänster och som är under utveckling. Standarden är därför en öppen punkt och förtecknas i bilaga II.

4.2.10.2 Tilldelande system skapar ett PNR-nummer för järnvägsföretaget för elektronisk distribution

Om ett järnvägsföretag utfärdar en biljett/platsreservation som uppfyller kraven i CIV ska biljettkontorets/resebyråns/biljettåterförsäljarens personal eller järnvägsföretagets distributionssystem ange ett PNR-nummer, som gör det möjligt att hämta upp biljetten/platsreservationen och överföra all information som rör biljetten till sitt eget distributionssystem.

Detta förfarande ska följas så snart data om bokningsstatus och försäljningstransaktionen framgångsrikt har skickats till de berörda järnvägsföretagets distributionssystem.

Ovannämnda förfarande och den information som används för detta ska uppfylla

— den standard som gäller hantering av säkerhetsattribut för distribution av tjänster och som är under utveckling. Standarden är därför en öppen punkt och förtecknas i bilaga II.

4.2.10.3 Tilldelande system skapar ett PNR-nummer för resenären för elektronisk distribution

Om ett järnvägsföretag utfärdar en biljett/platsreservation som uppfyller kraven i CIV ska biljettkontorets/resebyråns/biljettåterförsäljarens personal eller järnvägsföretagets distributionssystem generera ett PNR-nummer och ange det på biljetten/platsreservationen.

Detta förfarande ska följas så snart data om bokningsstatus och försäljningstransaktionen framgångsrikt har skickats till de berörda järnvägsföretagets distributionssystem.

Ovannämnda förfarande och den information som används för detta ska uppfylla

— den standard som gäller hantering av säkerhetsattribut för distribution av tjänster och som är under utveckling. Standarden är därför en öppen punkt och förtecknas i bilaga II.

4.2.11 Leverans av produkten till kunden efter inköp (fullgörande)

Denna grundparameter anger alla tänkbara direkta och indirekta fullgörandemetoder som är kopplade till biljetten och/eller platsreservationen och till typen av medium (t.ex. papper).

Denna grundparameter ska säkerställa att utfärdaren eller biljettåterförsäljaren utfärdar biljetter i enlighet med standarder som säkerställer driftskompatibilitet mellan järnvägsföretag. För utfärdandet av biljetter för internationell och utrikes försäljning ska järnvägsföretag använda åtminstone en av de fullgörandetyper som förtecknas i kapitel 4.2.11.1 (Fullgörande – direkt – för internationell och utrikes försäljning) och kapitel 4.2.11.2 (Fullgörande – indirekt – för internationell och utrikes försäljning).

Bestämmelserna för denna grundparameter ska tillämpas åtminstone för tarifferna för internationell och utrikes försäljning.

4.2.11.1 Fullgörande – direkt – för internationell och utrikes försäljning

Detta förfarande ska vara ett alternativ till förfarandet i kapitel 4.2.11.2 (Fullgörande – indirekt – för internationell och utrikes försäljning).

Järnvägsföretagen ska åtminstone acceptera biljetter i enlighet med definitionen i det tekniska dokumentet B.6 (se bilaga III), utom om biljetten inte är lämplig för den planerade resan, om järnvägsföretaget har skäligen grunder att misstänka bedrägeri och om biljetten inte används i överensstämmelse med transportvillkoren enligt kapitel 4.2.4.

De viktigaste typerna av utfärdade biljetter specificeras i det tekniska dokumentet B.6 i bilaga III:

- Färdbiljett och platsreservation.
- Enbart färdbiljett.
- Enbart platsreservation.
- Tillägg.
- Uppgradering.
- Ändring av resväg.
- Boardingkort.
- Särskilda priser i kombination med nationella rabattkort för tåg.
- Gruppbiljett.
- Olika typer av internationella rundreskort för tåg.
- Biljett för medtransporterat fordon.
- Värdebevis för ersättning.

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska överensstämma med följande tekniska dokument:

- B.6 (se bilaga III).

4.2.11.2 Fullgörande – indirekt – för internationell och utrikes försäljning

Detta förfarande ska vara ett alternativ till förfarandet i kapitel 4.2.11.1 (Fullgörande – direkt – för internationell och utrikes försäljning).

Om järnvägsföretaget bedriver försäljning och använder indirekt fullgörande med en av dessa metoder, måste det använda följande standarder:

- Elektronisk distribution som uppfyller kraven i CIV (biljett för avhämtning vid avresan – *Ticket On Departure*).
- Resenärlista som uppfyller kraven i CIV (*Manifest On List*).
- E-biljett, som uppfyller kraven i CIV, för egen utskrift.

De viktigaste typerna av ovannämnda utfärdade biljetter ska vara

- färdbiljett (endast resa),
- färdbiljett + platsreservation (resa och platsreservation),
- färdbiljett + tillägg (resa och tillägg),
- färdbiljett + platsreservation + tillägg (resa, platsreservation och tillägg),
- globalprisbiljett (resa och platsreservation).

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska överensstämma med följande tekniska dokument:

— B.6 (se bilaga III).

— B.7 (se bilaga III).

— Standarden för europeisk "biljett för avhämtning vid avresan" och för europeisk "resenärslista" är under utveckling. Standarden är därför en öppen punkt och förtecknas i bilaga II.

4.2.11.3 Fullgörande – direkt – inrikes försäljning

Detta är en öppen punkt (se bilaga II).

4.2.11.4 Fullgörande – indirekt – inrikes försäljning

Detta är en öppen punkt (se bilaga II).

4.2.12 Tillhandahållande av information på stationsområdet

Denna grundparameter anger hur stationsförvaltaren ska förse kunden med trafikinformation avseende tåg inom stationsområdet.

Bestämmelserna ska gälla endast om det har gjorts en modernisering, större ombyggnad eller nyinstallation av högtalarsystem och/eller visningssystem.

Bestämmelserna för denna grundparameter ska gälla åtminstone för stationer där tåg i internationell trafik gör uppehåll.

Denna grundparameter ska omfatta följande förfaranden:

4.2.12.1 Stationsförvaltaren informerar kunder inom stationen

Stationsförvaltare ska ge kunder på stationer följande information om tågavgångar:

— Tågtyp och/eller tågnummer.

— Bestämmelestation(er).

— I förekommande fall: uppehåll på mellanliggande stationer.

— Plattform eller spår.

— Planerad avgångstid.

Vid avvikelse från denna information för avgående tåg ska stationsförvaltare tillhandahålla åtminstone följande tåginformation på stationer:

— Tågtyp och/eller tågnummer.

— Bestämmelestation(er).

— Planerad avgångstid.

— Avvikelse från planen.

I fråga om information om tåg som ankommer till en slutstation ska stationsförvaltaren tillhandahålla åtminstone följande tåginformation:

- Ursprungsstation(er).
- Ankomsttid vid slutstationen.
- Tågtyp och/eller tågnummer.
- Plattform eller spår för ankomst.

Vid avvikelse för tåg som ankommer till en slutstation ska stationsförvaltaren tillhandahålla åtminstone följande information för sådana tåg:

- Tågtyp och/eller tågnummer.
- Ursprungsstation(er).
- Planerad ankomsttid.
- Avvikelse från planen.

Avvikelser från planen omfattar

- avsevärda förseningar och hur långa dessa väntas bli,
- ändring av spår eller plattform,
- fullständigt inställande av tåg eller inställande av ett tågs delsträcka,
- omledning av tåg.

Stationsförvaltaren beslutar enligt avtal med järnvägsföretagen och/eller infrastrukturförvaltarna om

- typen av informationssystem (visningssystem och/eller högtalarsystem),
- tidpunkt när informationen ska tillhandahållas,
- var på stationen informationssystemet ska installeras.

I enlighet med ett avtal ska järnvägsföretag och/eller infrastrukturförvaltare i rätt tid lämna information om avvikelser till stationsförvaltaren.

4.2.13 *Tillhandahållande av information ombord*

Denna grundparameter anger hur järnvägsföretaget ska tillhandahålla trafikinformation avseende tåg ombord.

Bestämmelserna gäller för ny, moderniserad eller ombyggd rullande materiel om informationssystem (röstmeddelanden och/eller displayer) moderniseras eller installeras.

Bestämmelserna avseende denna grundparameter ska åtminstone gälla för tåg i internationell trafik.

Denna grundparameter ska omfatta följande förfaranden:

4.2.13.1 Järnvägsföretaget informerar tågresenärerna ombord på tåget

Järnvägsföretaget ska informera tågresenärerna ombord på tåget enligt följande:

- Vid avresestationen och större mellanliggande stationer:
- Tågtyp och/eller tågnummer.
- Slutdestination(er).
- Om möjligt, uppehåll på mellanliggande stationer.
- Avsevärda förseningar och hur långa dessa väntas bli.
- Orsaker till förseningen, om kända.

Före ankomst till alla mellanliggande stationer:

- Nästa uppehåll (stationsnamn).

Före ankomst till större mellanliggande station och bestämmelsedestination:

- Nästa uppehåll (stationsnamn).
- Planerad ankomsttid.
- Beräknad ankomsttid och/eller annan information om försening.
- Nästa viktigare anslutning (om järnvägsföretaget bedömer att det finns ett behov av informationen).

Järnvägsföretaget beslutar om följande:

- Typ av informationssystem (visningssystem och/eller högtalarsystem).
- Tidpunkt när informationen ska tillhandahållas.
- Var i tåget informationsutrustningen ska installeras.

4.2.14 Iordningställande av tåg

Denna grundparameter fastställer hur järnvägsföretaget ska informera infrastrukturförvaltaren om att tåget är färdigt för tillträde till järnvägsnätet när uppgifterna i samband med avgång enligt TSD Drift och trafikledning kapitel 4.2.3.3 har utförts eller när tågnumret har ändrats.

Bestämmelserna avseende denna grundparameter ska gälla för järnvägsföretagets alla tåg.

Denna grundparameter ska omfatta följande förfaranden:

4.2.14.1 Meddelandet "Tåget klart" för alla tåg

Järnvägsföretaget ska skicka meddelandet "Tåget klart" till infrastrukturförvaltaren varje gång ett tåg är färdigt för tillträde till järnvägsnätet för första gången, såvida inte infrastrukturförvaltaren i enlighet med nationella regler godtar tidtabellen som ett sådant meddelande. I det senare fallet ska järnvägsföretaget informera infrastrukturförvaltaren och, om tillämpligt, stationsförvaltaren om tåget inte är färdigt så snart som möjligt.

Meddelanden ska innehålla uppgifter om åtminstone följande:

- Tåg- och/eller tåglägesidentitet.
- Angivelse om att tåget är klart, vilket anger att tåget har iordningställt och är färdigt att framföras.

Andra uppgifter, t.ex.

- tåglägets utgångspunkt med uppgift om tid för det ansökta tågläget,
- tåglägets destination med tid för när det föreslagna tåget ska ankomma till destinationen,

får sändas i samma meddelande.

Detta förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska minst överensstämma med meddelandet "Tåget klart" i följande tekniska dokument:

- B.30 (se bilaga III).

Andra befintliga standarder får dessutom användas för samma ändamål om de inblandade parterna har slutit ett särskilt avtal om att tillåta användningen av dessa standarder.

4.2.15 Tågföringsinformation och tågföringsprognos

Denna grundparameter anger tågföringsinformation och tågföringsprognos. Den ska föreskriva hur dialogen ska upprätthållas mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, samt mellan järnvägsföretag och stationsförvaltare, för utbyta tågföringsinformation och tågföringsprognoser.

Denna grundparameter anger hur infrastrukturförvaltaren, i rätt tid, ska sända tågföringsinformation till järnvägsföretaget och nästa angränsande infrastrukturförvaltare som är inblandade i tågdriften.

Tågföringsinformationen syftar till att tillhandahålla detaljerade uppgifter om tågets aktuella status vid avtalade rapporteringspunkter.

Tågföringsprognosen används för att tillhandahålla information om den beräknade tiden vid avtalade prognospunkter. Detta meddelande ska sändas från infrastrukturförvaltaren till järnvägsföretaget och angränsande infrastrukturförvaltare som är inblandad i tågets framförande. Järnvägsföretagen och/eller infrastrukturförvaltarna ska, enligt avtal, i god tid sända informationen om tågföringsprognosen till stationsförvaltaren.

I avtalet om tågläge anges rapporteringspunkter för tågets framförande.

Denna grundparameter beskriver innehållet i meddelandet och fastställer inte processen för hur tågföringsprognosen ska framställas.

Bestämmelserna avseende denna grundparameter ska gälla för järnvägsföretagets alla tåg.

Denna grundparameter ska omfatta följande förfaranden:

4.2.15.1 Tågföringsinformation för alla tåg

Infrastrukturförvaltaren ska sända meddelandet "Tågföringsinformation" till järnvägsföretaget. Detta förfarande ska genomföras så snart tåget anländer till avtalade rapporteringspunkter där tågföringsinformation ska levereras. En avtalad rapporteringspunkt kan bl.a. vara en överlämningspunkt, en station eller tågets slutdestination.

Meddelandet ska innehålla minst följande uppgifter:

- Tåg- och/eller tåglägesidentitet (tåg-ID).
- Tid enligt tidtabell och faktisk tid vid avtalad rapporteringspunkt.
- Identifiering av rapporteringspunkten.
- Tågets status vid rapporteringspunkten (ankomst, avgång, passering, avgång från ursprungsstation, ankomst till slutdestination).

Andra uppgifter, t.ex.

- delta-avvikelse från bokad tid enligt tidtabell (i minuter),
- förseningens orsak, om tillgänglig,

får sändas i samma meddelande.

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska minst överensstämma med "TrainRunningInformationMessage" i följande tekniska dokument:

- B.30 (se bilaga III).

Andra befintliga standarder får dessutom användas för samma ändamål om de inblandade parterna har ett särskilt avtal om att tillåta användningen av dessa standarder.

4.2.15.2 Tågföringsprognos för alla tåg

Infrastrukturförvaltaren ska sända meddelandet "Tågföringsprognos" till järnvägsföretaget.

Detta förfarande ska genomföras så snart tåget anländer till avtalade rapporteringspunkter där en prognos ska levereras. En avtalad prognospunkt kan bl.a. vara en överlämningspunkt eller en station. En tågföringsprognos kan också sändas innan tåget sätts i rörelse. För ytterligare förseningar som uppstår mellan två rapporteringspunkter ska ett tröskelvärde fastställas i ett avtal mellan järnvägsföretaget och den infrastrukturförvaltare till vilken en första eller en ny prognos ska sändas. Om förseningen inte är känd ska infrastrukturförvaltaren sända ett meddelande om trafikstörning (se kapitel 4.2.16 Information om trafikstörning).

Meddelandet om tågföringsprognos ska ange den prognostiserade tiden för avtalade prognospunkter.

Järnvägsföretagen och/eller infrastrukturförvaltarna ska, enligt avtal, i god tid sända informationen om tågföringsprognosen till stationsförvaltaren.

Infrastrukturförvaltaren ska sända detta meddelande till nästa angränsande infrastrukturförvaltare som är inblandad i tågets framförande.

Meddelandet ska innehålla uppgifter om åtminstone följande:

- Tåg- och/eller tåglägesidentitet (tåg-ID).
- För varje avtalad prognospunkt:
 - Tid enligt tidtabell och prognostiserad tid.
 - Identifiering av avtalad prognospunkt.
 - Tågets status vid avtalad prognospunkt (ankomst, avgång, passering, ankomst till slutdestination).

Andra uppgifter, t.ex.

- uppskattad delta-avvikelse från bokad tid enligt tidtabell (i minuter),
- överföring av orsaken till förseningen, om tillgänglig,

får sändas i samma meddelande.

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska minst överensstämma med "TrainRunningForecastMessage" i följande tekniska dokument:

- B.30 (se bilaga III).

Andra befintliga standarder får dessutom användas för samma ändamål om de inblandade parterna har slutit ett särskilt avtal om att tillåta användningen av dessa standarder.

4.2.16 Information om trafikstörning

Denna grundparameter fastställer hur information om trafikstörningar hanteras mellan järnvägsföretaget och infrastrukturförvaltaren.

Bestämmelserna avseende denna grundparameter ska gälla för järnvägsföretagets alla tåg.

För att klagomål från resenärer ska kunna hanteras ska data om trafikstörningar hållas tillgängliga för järnvägsföretag, biljettförsäljare och/eller auktoriserade offentliga organ under minst tolv månader efter det att sådana data har upphört att gälla.

Denna grundparameter ska omfatta följande förfaranden:

4.2.16.1 Allmänna kommentarer

Järnvägsföretaget ska informera infrastrukturförvaltaren om tågens driftstatus, enligt definitionen i TSD Drift och trafikledning kapitel 4.2.3.3.2.

Om det sker ett avbrott i tågföringen ska infrastrukturförvaltaren sända meddelandet "Avbrott i tågföringen" enligt nedan.

4.2.16.2 Meddelandet "Avbrott i tågföringen" för alla tåg

Om det sker ett avbrott i tågföringen ska infrastrukturförvaltaren utfärda detta meddelande till angränsande infrastrukturförvaltare och till järnvägsföretaget/järnvägsföretagen.

Om förseningens storlek är känd ska infrastrukturförvaltaren sända ett meddelande om tågföringsprognos (se kapitel 4.2.15.2 Tågföringsprognos).

De huvudsakliga dataelementen i detta meddelande är följande:

- Tågläge och/eller tågnummer (tåg-ID).
- Identifiering av position på grundval av nästa position från referensfilen för positionen.
- Starttiden för avbrottet.
- Datum och tid för avgång enligt tidtabell vid denna position.
- Kod för skäl till och/eller beskrivning av avbrottet.

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska minst överensstämma med "TrainRunningInterruptionMessage" i följande tekniska dokument:

- B.30 (se bilaga III).

Andra befintliga standarder får dessutom användas för samma ändamål om de inblandade parterna har slutit ett särskilt avtal om att tillåta användningen av dessa standarder.

4.2.17 Hantering av tidtabellsdata för tåglägen i korttidstilldelningsprocessen

Denna grundparameter anger hur ansökningar om tågläge i korttidstilldelningsprocessen bör hanteras mellan den part som ansöker om tågläge och infrastrukturförvaltaren. Dessa krav gäller för alla ansökningar om tågläge i korttidstilldelningsprocessen.

Frågor angående trafikledning ingår inte i denna grundparameter. Tidsfristen mellan ändringar av tåglägen i korttidstilldelningsprocessen och tåglägen anordnade av trafikledningen omfattas av lokala överenskommelser. När det gäller transportbehov med kort varsel (t.ex. särskilda tåg, kompletterande tåg) ska det vara möjligt att ansöka om ett tågläge i korttidstilldelningsprocessen. För detta ändamål ska den som ansöker om ett tågläge i korttidstilldelningsprocessen förse infrastrukturförvaltaren med nödvändig information om när och var tåget behöver framföras och data beträffande detta.

Ingen minsta tidsram anges på europeisk nivå. I järnvägsnätsbeskrivningen kan minsta tidsramar anges.

Varje infrastrukturförvaltare är ansvarig för lämpligheten hos ett tågläge på den egna infrastrukturen och järnvägsföretaget är skyldigt att kontrollera tågets egenskaper mot de värden som anges i specifikationen för det avtalade tågläget.

De olika scenarier som är möjliga beskrivs nedan:

- Scenario A: Den part som ansöker om tågläge kontaktar alla berörda infrastrukturförvaltare, direkt (fall A) eller genom den enda kontaktpunkten (*One Stop Shop* – fall B), för att organisera tåglägena för hela färden. I detta fall ska den part som ansöker om tågläge också ansvara för driften av tåget under hela färden.
- Scenario B: Varje part som ansöker om tågläge som är inblandad i transporten kontaktar de lokala infrastrukturförvaltarna direkt eller genom den enda kontaktpunkten (*One Stop Shop*) för att begära ett tågläge för den delsträcka där de ansvarar för driften av tåget.

I båda scenarierna hanteras en ansökan om tågläge i korttidstilldelningsprocessen genom en dialog mellan den part som ansöker om tågläge och infrastrukturförvaltaren, vilken innehåller följande meddelanden:

- Meddelandet Begäran om tågläge.
- Meddelandet Specifikation av tågläge.
- Meddelandet Tågläge inte tillgängligt.
- Meddelandet Bekräftat tågläge.
- Meddelandet Avvisad specifikation av tågläge.
- Meddelandet Inställt tågläge.
- Meddelandet Bokat tågläge inte längre tillgängligt.
- Meddelandet Kvitto på mottagande.

När det gäller tågrörelser för vilka ett tågläge redan har begärts och utfärdats behöver en begäran om tågläge inte upprepas såvida inte förseningarna överskrider ett mellan järnvägsföretaget och infrastrukturförvaltaren avtalat värde eller om tågsammansättningen har ändrats på ett sådant sätt att den befintliga begäran om tågläge blir ogiltig.

Bestämmelserna avseende denna grundparameter ska gälla hanteringen av tåglägen för samtliga av järnvägsföretagets tåg, men endast om de inblandade parterna använder telematikapplikationer i den betydelse som avses i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG ⁽¹⁾ för ansökningar om tågläge i korttidstilldelningsprocessen.

⁽¹⁾ EGT L 75, 15.3.2001, s. 29.

I sådana fall ska denna grundparameter omfatta följande förfaranden:

4.2.17.1 Meddelandet Begäran om tågläge

Den part som ansöker om tågläge sänder detta meddelande till infrastrukturförvaltaren med följande huvudsakliga innehåll:

- Den part som ansöker om tågläge.
- Tåglägets utgångspunkt: tåglägets startpunkt.
- Avgångstid från tåglägets startpunkt: tidpunkt som begäran om tågläge avser.
- Tåglägets destination: tågets destination enligt ansökt tågläge.
- Ankomsttid till tåglägets destination: tid då det föreslagna tåget ska ankomma till sin destination.
- Begärd delsträcka.
- Mellanliggande stationer eller andra angivna punkter längs det föreslagna tågläget, med angivande av ankomsttid och avgångstid från en mellanliggande punkt. Om detta fält inte är ifyllt betyder det att tåget inte gör uppehåll vid denna punkt.
- Överenskommen och nödvändig tågutrustning/tågdata för delsträckan.
- Högsta tillåtna tåghastighet.
- Högsta hastighet enligt angivna tågskyddssystem (nationella och internationella, t.ex. LZB, ETCS).
- För varje dragfordon: traktionsklass, teknisk variant.
- Påskjutande dragfordon (traktionsklass, teknisk variant).
- Manövervagn främst i tåg.
- Total längd.
- Total vikt.
- Största axellast.
- Bruttovikt per meter.
- Bromsprestanda (motsvarande bromsnivå beskriven i bromstal).
- Bromstyp (för indikeringen av användning av elektromagnetisk broms).
- Specifierade tågskyddssystem (nationella och internationella).
- Förbikoppling av nödbroms.
- Radiosystem (t.ex. GSM-R).
- Specialtransporter (SC).
- Lastprofil.
- Andra tekniska förutsättningar som innebär en skillnad från standarddimensionerna (t.ex. särskild lastprofil).
- Tågkategori.
- Andra särskilda data som krävs lokalt eller nationellt för att behandla begäran om tågläge.
- Definitioner av verksamhet som ska utföras vid en given mellanliggande punkt längs resvägen.

- Kod för det järnvägsföretag som ansvarar för tågtrafiken på den aktuella delsträckan.
- Kod för den infrastrukturförvaltare som ansvarar för tåget på respektive delsträcka.
- Kod för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare för nästa delsträcka (om tillämpligt).

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska minst överensstämma med "PathRequestMessage" i följande tekniska dokument:

- B.30 (se bilaga III).

Andra befintliga standarder får dessutom användas för samma ändamål om de inblandade parterna har ett särskilt avtal om att tillåta användningen av dessa standarder.

4.2.17.2 Meddelandet Specifikation av tågläge

Infrastrukturförvaltaren sänder detta meddelande med följande huvudsakliga innehåll till den part som ansöker om tågläge som svar på denna parts begäran om tågläge:

- Part som ansöker om tågläge.
- Tåglägets utgångspunkt: tåglägets startpunkt.
- Avgångstid från tåglägets startpunkt: tidpunkt som begäran om tågläge avser.
- Tåglägets destination: tågets destination enligt ansökt tågläge.
- Ankomsttid till tåglägets destination: tid då det föreslagna tåget ska ankomma till sin destination.
- Begärd delsträcka.
- Mellanliggande stationer eller andra angivna punkter längs det föreslagna tågläget, med angivande av ankomsttid och avgångstid från en mellanliggande punkt. Om detta fält inte är ifyllt betyder det att tåget inte gör uppehåll vid denna punkt.
- Överenskommen och nödvändig tågutrustning/tågdata för delsträckan.
- Högsta tillåtna tåghastighet.
- Högsta hastighet enligt angivna tågskyddssystem (nationella och internationella, t.ex. LZB, ETCS).
- För varje dragfordon: traktionsklass, teknisk variant.
- Påskjutande dragfordon (traktionsklass, teknisk variant).
- manövernagn främst i tåg.
- Total längd.
- Total vikt.
- Största axellast.
- Bruttovikt per meter.
- Bromsprestanda (motsvarande bromsnivå beskriven i bromstal).

- Bromstyp (för indikeringen av användning av elektromagnetisk broms).
- Specifierade tågskyddssystem (nationella och internationella).
- Förbikoppling av nödbroms.
- Radiosystem (t.ex. GSM-R).
- Specialtransporter (SC).
- Lastprofil.
- Andra tekniska förutsättningar som innebär en skillnad från de vanliga dimensionerna (t.ex. särskild lastprofil).
- Tågkategori.
- Andra särskilda data som krävs lokalt eller nationellt för att behandla begäran om tågläge.
- Definitioner av verksamhet som ska utföras vid en given mellanliggande punkt längs resvägen.
- Kod för det järnvägsföretag som ansvarar för tågtrafiken på den aktuella delsträckan.
- Kod för den infrastrukturförvaltare som ansvarar för tåget på respektive delsträcka.
- Kod för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare för nästa delsträcka (om tillämpligt).

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska minst överensstämma med "Meddelandet Specifikation av tågläge" i följande tekniska dokument:

- B.30 (se bilaga III).

Andra befintliga standarder får dessutom användas för samma ändamål om de inblandade parterna sluter ett särskilt avtal om att tillåta användningen av dessa standarder.

4.2.17.3 Meddelandet Tågläge inte tillgängligt

Infrastrukturförvaltaren sänder detta meddelande till den part som ansöker om tågläge som svar på denna parts begäran om tågläge, om inget tågläge är tillgängligt:

- Tåglägets utgångspunkt: tågets utgångspunkt längs tågläget.
- Tåglägets destination.
- Avgångstid från tåglägets startpunkt: tidpunkt som begäran om tågläge avser.
- Meddelande om att tågläget inte är tillgängligt.
- Anledning till att tågläget inte är tillgängligt.

Infrastrukturförvaltaren ska, tillsammans med detta meddelande eller så snart som möjligt, sända ett alternativt förslag utan att kräva någon ny begäran från järnvägsföretaget (Meddelandet Specifikation av tågläge).

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska minst överensstämma med "Meddelandet Tågläge inte tillgängligt" i följande tekniska dokument:

- B.30 (se bilaga III).

Andra befintliga standarder får dessutom användas för samma ändamål om de inblandade parterna har ett särskilt avtal om att tillåta användningen av dessa standarder.

4.2.17.4 Meddelandet Bekräftat tågläge

Den part som ansöker om tågläge använder detta meddelande för att boka/bekräfta det tågläge som infrastrukturförvaltaren har föreslagit:

- Tåglägesidentitet för identifiering av tågläget.
- Tåglägets utgångspunkt: tågets utgångspunkt längs tågläget.
- Tåglägets destination.
- Avgångstid från tåglägets startpunkt: tidpunkt som begäran om tågläge avser.
- Tåglägets destination: tågets destination enligt ansökt tågläge.
- Ankomsttid till tåglägets destination: tid då det föreslagna tåget ska ankomma till sin destination.
- Angivelse om att den part som ansöker om tågläge godkänner det föreslagna tågläget.

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska minst överensstämma med "Meddelandet Bekräftat tågläge" i följande tekniska dokument:

- B.30 (se bilaga III).

Andra befintliga standarder får dessutom användas för samma ändamål om de inblandade parterna har ett särskilt avtal om att tillåta användningen av dessa standarder.

4.2.17.5 Meddelandet Avvisad specifikation av tågläge

Den part som ansöker om tågläge använder detta meddelande för att avvisa specifikation om tågläge som infrastrukturförvaltaren i fråga har föreslagit:

- Tåglägesidentitet för identifiering av tågläget.
- Meddelande om att specifikationen av tågläge avvisas.
- Anledning till att avvisa tågläget eller anledning till den ändring som den part som ansöker om tågläge begärt.
- Tåglägets utgångspunkt: tågets utgångspunkt längs tågläget.
- Tåglägets destination.
- Avgångstid från tåglägets startpunkt: tidpunkt som begäran om tågläge avser.
- Tåglägets destination: tågets destination enligt ansökt tågläge.
- Ankomsttid till tåglägets destination: tid då det föreslagna tåget ska ankomma till sin destination.

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska minst överensstämma med "Meddelandet Avvisad specifikation av tågläge" i följande tekniska dokument:

- B.30 (se bilaga III).

Andra befintliga standarder får också användas för samma ändamål om de inblandade parterna har ett särskilt avtal om att tillåta användningen av dessa standarder.

4.2.17.6 Meddelandet Inställt tågläge

Detta meddelande används av en part som ansöker om tågläge för att avboka ett bokat tågläge:

- Tåglägesidentitet för identifiering av tågläget.
- Delsträcka som ska avbokas.
- Meddelande om att tågläget avbokas.
- Tåglägets ursprungliga utgångspunkt: tågets utgångspunkt längs tågläget.
- Tåglägets destination.
- Avgångstid från tåglägets ursprungliga startpunkt: tidpunkt som begäran om tågläge avser.
- Tåglägets ursprungliga destination: tågets destination enligt ansökt tågläge.
- Ankomsttid till tåglägets ursprungliga destination: tid då det föreslagna tåget skulle ankomma till sin destination.

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska minst överensstämja med "Meddelandet Inställt tågläge" i följande tekniska dokument:

- B.30 (se bilaga III).

Andra befintliga standarder får dessutom användas för samma ändamål om de inblandade parterna har ett särskilt avtal om att tillåta användningen av dessa standarder.

4.2.17.7 Meddelandet Kvitto på mottagande

Detta meddelande utbyts mellan infrastrukturförvaltare och parter som ansöker om tågläge då det begärda svaret på något av ovanstående meddelanden inte kan ges inom 5 minuter:

- Meddelandet Kvitto på mottagande: innebär att avsändaren har tagit emot meddelandet och kommer att vidta nödvändiga åtgärder i enlighet med det.

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska minst överensstämja med "Meddelandet Kvitto på mottagande" i följande tekniska dokument:

- B.30 (se bilaga III).

Andra befintliga standarder får dessutom användas för samma ändamål om de inblandade parterna har ett särskilt avtal om att tillåta användningen av dessa standarder.

4.2.17.8 Meddelandet Bokat tågläge inte längre tillgängligt

Infrastrukturförvaltaren använder detta meddelande för att informera den part som ansöker om tågläge om att ett bokat tågläge inte längre är tillgängligt. Tågläget har upphört att vara tillgängligt av ett väsentligt skäl, t.ex. en betydande störning. Meddelandets innehåll:

- Tåglägesidentitet.
- Tågnummer för det planerade tåg för vilket tågläget inte längre är tillgängligt (om infrastrukturförvaltaren redan känner till detta).
- Tåglägets ursprungliga utgångspunkt: tågets utgångspunkt längs tågläget.
- Tåglägets destination.
- Avgångstid från tåglägets ursprungliga startpunkt: tidpunkt som begäran om tågläge avser.

- Tåglägets ursprungliga destination: tågets destination enligt ansökt tågläge.
- Ankomsttid till tåglägets ursprungliga destination: tid då det föreslagna tåget skulle ankomma till sin destination.
- Angivelse av orsaken.

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska minst överensstämma med "Meddelandet Tågläge inte tillgängligt" i följande tekniska dokument:

- B.30 (se bilaga III).

Andra befintliga standarder får dessutom användas för samma ändamål om de inblandade parterna har ett särskilt avtal om att tillåta användningen av dessa standarder.

4.2.18 *Kvaliteten på de data och den information som förknippas med denna TSD*

4.2.18.1 *K r a v*

För att kraven för denna TSD ska kunna uppfyllas gäller följande, genomgående för hela TSD:n, beträffande data- och informationskvalitet.

De som omfattas av denna TSD ansvarar för att aktuella, sammanhängande, korrekta och kompletta data görs tillgängliga, i rätt tid och i rätt format, för andra järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare eller tredje part. Varje aktör som omfattas av denna TSD ansvarar för att aktuell, sammanhängande, korrekt och komplett information offentliggörs, i rätt tid och med rätt innehåll, för kunderna (resenärer), andra järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare eller tredje part.

Om data eller information används för att uppfylla kraven för flera grundparametrar i denna TSD samtidigt ska de aktörer som omfattas av denna TSD se till att de data eller den information som delas mellan dessa grundparametrar används på ett sammanhängande sätt (exempel: i) tidtabells- och tariffinformation eller ii) tariff- och platsbokningsinformation ska vara sammanhängande).

Om information eller data tillhandahålls av flera aktörer som omfattas av denna TSD ska aktörerna gemensamt se till att det som ingår i de gemensamma data eller den gemensamma information som tillhandahålls är aktuellt, sammanhängande, korrekt, komplett och kompatibelt (exempel: tillhandahållande av tidtabellsinformation för järnvägsföretag A och järnvägsföretag B måste vara sammanhängande så att de överensstämmer vid gränsen etc.).

Om referensdata eller referensinformation används för att uppfylla kraven i denna TSD ska aktörerna som omfattas av denna TSD garantera att referensdata eller referensinformation och de data eller den information som används för grundparametrarna i denna TSD är sammanhängande (exempel: i) referenskoder för position och tågföringsinformation eller ii) referenskoder för järnvägsföretag och fullgörande ska vara sammanhängande, etc.).

Data eller information som aktörerna tillhandahåller för denna TSD ska vara av sådan kvalitet att de aktörer som omfattas av denna TSD kan utfärda biljetter i enlighet med artikel 10 i förordningen om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer.

Data eller information som aktörerna tillhandahåller för denna TSD ska vara av sådan kvalitet att de aktörer som omfattas av denna TSD kan tillhandahålla den information som avses i artikel 10 i och bilaga II till förordningen om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer.

4.2.19 *Olika referensfiler och databaser*

4.2.19.1 *R e f e r e n s f i l e r*

För driften av persontåg på det europeiska järnvägsnätet ska följande referensfiler finnas tillgängliga och vara åtkomliga för alla tjänsteleverantörer (infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, auktoriserade tredje parter och stationsförvaltare). Dessa data ska vid varje tillfälle motsvara den faktiska statusen.

Europeiska järnvägsbyrån kommer att centralt lagra och upprätthålla unika koder för följande referensdata:

- Referensfil över koder för alla infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, stationsförvaltare, tjänstelevererande företag.
- Referensfil över koder för positioner.
- Referensfil över alla befintliga tågskyddssystem.
- Referensfil över alla olika typer av lok.
- Referensfil över alla underhållsverkstäder i Europa.
- Referensfil över europeiska platsbokningssystem.
- Referensfil över koder för utbyte av tidtabeller.
- Referensfil över koder för utbyte av tariffuppgifter.
- Katalog över meddelandedata.
- Förteckning över koder.
- Andra filer och förteckningar över koder som behövs för användningen av de tekniska dokumenten i bilagorna (dessa kommer att definieras under fas 1).

Om en referensfil används gemensamt med TSD-TAF ska utvecklingen och användningen av den ligga så nära den införda TSD-TAF:en som möjligt för att åstadkomma optimala synergieffekter.

4.2.19.2 Ytterligare krav beträffande databaser

De ytterligare krav som de olika databaserna ska uppfylla är följande:

1. Autentisering

En databas måste stödja autentisering av systemanvändarna innan de kan få tillgång till databasen.

2. Säkerhet

En databas måste stödja säkerhetsaspekter i den mening att tillgången till databasen är kontrollerad. Kryptering av själva innehållet i databasen krävs inte.

3. ACID

En databas ska stödja ACID-principen (*Atomicity, Consistency, Isolation, Durability*).

4. Behörighetskontroll

En databas måste ge tillgång till data för användare eller system som fått tillstånd för detta. Behörighetskontroll ska stödjas ner till nivå för enskilda attribut för en datapost. Databasen ska stödja konfigurerbar, rollbaserad behörighetskontroll för införande, uppdatering eller borttagning av registrerade data.

5. Spårning

En databas måste stödja loggning av alla åtgärder som vidtagits i databasen för att det ska vara möjligt att spåra detaljerna kring en datapost (av vem, för vad och när gjordes ändringen av innehållet).

6. Låsstrategi

För en databas ska en låsstrategi finnas som gör att data är tillgängliga även under tiden andra användare för in ändringar.

7. Samtidig tillgång

En databas måste tillåta att data är tillgängliga för flera användare och system samtidigt.

8. Tillförlitlighet

Tillförlitligheten hos en databas måste uppfylla de krav för tillgänglighet som ställs.

9. Tillgänglighet

En databas ska vara tillräckligt tillgänglig med hänsyn till typen av datainnehåll och den affärsnytta som den är avsedd för.

10. Förvaltningsbarhet

Förvaltningsbarheten hos en databas måste uppfylla de krav på tillgänglighet som ställs.

11. Säkerhet

Databaserna i sig är inte säkerhetsrelaterade. Säkerhetsaspekter är därför inte relevanta. Detta ska inte förväxlas med det faktum att data – t.ex. felaktiga eller inaktuella data – kan påverka den säkra driften av ett tåg.

12. Kompatibilitet

En databas måste stödja ett programspråk som är allmänt accepterat, t.ex. SQL eller XQL.

13. Importmöjligheter

En databas ska vara så utformad att det går att fylla den genom import av formaterade data i stället för genom manuell inmatning.

14. Exportmöjligheter

En databas ska vara så utformad att det går att exportera innehållet i hela eller delar av databasen som formaterade data.

15. Obligatoriska fält

En databas måste stödja obligatoriska fält som ska fyllas i innan den relevanta uppgiften accepteras som en inmatning i databasen.

16. Rimlighetskontroll

Konfigurerbara rimlighetskontroller ska vara möjliga i en databas innan data kan införas, uppdateras eller raderas.

17. Svarstider

En databas måste ha svarstider som gör att användare kan införa, uppdatera eller radera data utan orimliga fördröjningar.

18. Prestandaaspekter

Referensfiler och databaser ska på ett kostnadseffektivt sätt tillåta att de frågor ställs som krävs för att alla relevanta tågrörelser som omfattas av bestämmelserna i denna TSD ska kunna genomföras effektivt.

19. Kapacitetsaspekter

Relevanta data för alla personvagnar och/eller järnvägsnätet ska kunna lagras i en databas. Kapaciteten ska kunna utökas med enkla medel (dvs. genom mer lagringskapacitet och fler datorer). För utökningen av kapaciteten ska inte delsystemet behöva bytas ut.

20. Historiska data

I en databas ska historiska data kunna hanteras på sådant sätt att data som redan har överförts till ett arkiv ändå finns tillgängliga.

21. Backup-strategi

En backup-strategi ska finnas så att allt innehåll i databasen sedan högst 24 timmar kan återställas.

22. Kommersiella aspekter

Det databassystem som används ska finnas som kommersiell standardprodukt (Cots-produkt – *Commercial Off-The-Shelf*) eller vara allmänt tillgängligt (öppen källkod).

23. Integritetsaspekter

En databas ska uppfylla de integritetskrav som ställs i den medlemsstat där företaget som utför tjänsten har sin hemvist.

4.2.20 Elektronisk överföring av dokument

I avsnitt 4.2.21 (Nätverk och kommunikation) beskrivs det kommunikationsnät som ska användas för datautbyte. Detta nätverk och den beskrivna säkerhetshandlingen möjliggör alla typer av nätverksöverföringar, t.ex. e-post, filöverföring (ftp, http) etc. Parterna som deltar i informationsutbytet kan sedan bestämma vilken typ som ska användas, och därmed se till att en elektronisk överföring av t.ex. dokument sker via ftp.

4.2.21 Nätverk och kommunikation

4.2.21.1 Generell arkitektur

Detta delsystem kommer med tiden att växa och bilda ett stort och komplext samverkande telematiksystem inom ramen för ett gemensamt driftskompatibelt järnvägsnät, med tusentals deltagande aktörer (järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och tredje parter som t.ex. återförsäljare och offentliga myndigheter) som konkurrerar och/eller samarbetar om att tillgodose marknadens behov.

Infrastrukturen för nätverk och kommunikation för ett gemensamt driftskompatibelt järnvägsnät ska bygga på en gemensam arkitektur för informationsutbyte, som är känd av och antagen av alla deltagande aktörer.

Den föreslagna arkitekturen för informationsutbyte

- är konstruerad för att göra heterogena informationsmodeller förenliga genom att semantiskt transformera de data som utbyts mellan systemen och genom att göra skillnaderna i verksamhetsprocesser och protokoll på applikationsnivå förenliga,

- har minimala effekter på de befintliga IT-arkitekturer som de olika aktörerna använder,

- säkrar redan gjorda IT-investeringar.

Arkitekturen för informationsutbyte stödjer en huvudsakligen peer-to-peer-baserad typ av interaktion mellan alla aktörer, samtidigt som den garanterar den övergripande tillförlitligheten och överensstämmelsen för det gemensamma driftskompatibla järnvägsnätet genom att tillhandahålla en uppsättning centraliserade tjänster.

En peer-to-peer-modell för utbyte möjliggör den bästa kostnadsfördelningen mellan de olika aktörerna, baserad på faktisk användning, och den kommer generellt att innebära färre skalbarhetsproblem.

4.2.21.2 Nätverk

Nätverket ska garantera en nödvändig nivå beträffande säkerhet, redundans, trafikledning, statistiska verktyg, ökning av bandbredd, tillgänglighet för användare och effektiv ledning.

"Nätverk" betyder i detta fall kommunikationsmetoden och kommunikationsidén och avser inte det fysiska nätet.

Driftskompatibilitet inom järnvägssystemet bygger på en gemensam arkitektur för informationsutbyte som är känd av och antagen av alla deltagare, vilket uppmuntrar och minskar hindren för nya deltagare, särskilt kunder.

Först kontaktas centrala datakatalogen (*Central Repository*) för att få metainformation, t.ex. identiteten för den aktör där viss information finns lagrad eller för att verifiera säkerhetsreferenser. Därefter kommunicerar de två inblandade aktörerna genom peer-to-peer-kommunikation.

4.2.21.3 Protokoll

Endast Internetprotokoll (TCP/IP, UDP/IP etc.) får användas för utvecklingsarbete.

4.2.21.4 Säkerhet

Utöver den garanterade säkerhetsnivån på nätverksnivå (se kapitel 4.2.21.2 Nätverk) kan ytterligare en säkerhetsnivå skapas för känsliga data med hjälp av en kombination av kryptering, system för certifiering och VPN-teknik.

4.2.21.5 Kryptering

Antingen kan asymmetrisk eller symmetrisk kryptering användas för överföring och lagring av data, beroende på verksamhetens krav. För detta ändamål ska en infrastruktur för kryptering med öppen nyckel (PKI) införas.

4.2.21.6 Centrala datakatalogen

Centrala datakatalogen ska kunna hantera

- metadata – strukturerade data som beskriver meddelandenas innehåll,
- en förteckning över elektroniska adresser där de aktörer som omfattas av denna TSD gör det möjligt för andra aktörer att hämta information eller data i enlighet med bestämmelserna i denna TSD,
- kryptering,
- autentisering,
- adressförteckning (adressbok) – innehåller all nödvändig information om de som deltar i utbytet av meddelanden och data.

Om centrala datakatalogen används i samband med TSD-TAF ska utveckling och ändringar ske så nära den införda TSD-TAF:en som möjligt så att optimala synergieffekter kan åstadkommas.

4.2.21.7 Gemensamt gränssnitt för RU/IM-kommunikation

Det gemensamma gränssnittet är obligatoriskt för alla aktörer som vill delta i det gemensamma driftskompatibla järnvägsnätet.

Det gemensamma gränssnittet ska kunna hantera

- formatering av utgående meddelanden enligt metadata,
- signering och kryptering av utgående meddelanden,
- adressering av utgående meddelanden,
- verifiering av inkommande meddelandens autenticitet,
- dekryptering av inkommande meddelanden,
- kontroll av att inkommande meddelanden överensstämmer med metadata,
- åtkomst till de olika databaserna via en enda gemensam ingång.

Varje instans av det gemensamma gränssnittet ska ha tillgång till alla de data som krävs enligt TSD:n inom varje järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare etc., oavsett om de relevanta databaserna är centrala eller individuella. På grundval av resultaten av verifieringen av autenticiteten av inkommande meddelanden kan en miniminivå för meddelandekvittens införas:

i) positivt: sänd ACK.

ii) negativt: sänd NACK.

Det gemensamma gränssnittet använder informationen i centrala datakatalogen för hanteringen av ovan nämnda uppgifter.

Om en aktör inför en lokal "spegling" av centrala datakatalogen ska den aktören, med egna medel, se till att den lokala "speglingen" är en korrekt och uppdaterad kopia av centrala datakatalogen.

Om det gemensamma gränssnittet används gemensamt med TSD-TAF ska utveckling och ändringar ske så nära den införda TSD-TAF:en som möjligt så att optimala synergieffekter kan åstadkommas.

4.2.22 Hantering av anslutning med andra transportslag

För att hantera anslutningen med andra transportslag bör följande standard användas för information till och utbyte av information med andra transportslag:

- För utbyte av tidtabellsinformation mellan järnvägsföretag och andra transportslag: standarderna EN 12896 ("Transmodel") och EN TC 278 WI 00278207 ("IFOPT – Identification of Fixed Objects in Public transport").
- För utbyte av specifika tidtabellsdata, XML-standarder och protokoll baserade på Transmodel, i synnerhet standarden EN 15531 ("SIRI") för utbyte av tidtabeller i realtid och standarden EN TC 278 WI 00278207 ("IFOPT") för utbyte av "stations"-data.
- För utbyte av tariffdata: denna standard är fortfarande en öppen punkt (se bilaga II – Förteckning över öppna punkter).

4.3 Funktionella och tekniska specifikationer för gränssnitten

När det gäller teknisk kompatibilitet beskrivs gränssnitten för delsystemet Telematikapplikationer för persontrafik till de andra delsystemen i följande stycken.

4.3.1 Gränssnitt till delsystemet Rullande materiel

Tabell 1

Gränssnitt till delsystemet Rullande materiel

Gränssnitt	Hänvisning till TSD Telematikapplikationer för persontrafik	Hänvisning till TSD Rullande materiel för konventionell trafik
Fordonsbaserad display	4.2.13 Tillhandahållande av information ombord	4.2.5 Kundinformation (funktionshindrade)
Automatiska röstmeddelanden	4.2.13 Tillhandahållande av information ombord	4.2.5 Kundinformation (funktionshindrade)
		4.2.5.2 Högtalaranläggning

4.3.2 Gränssnitt mot delsystemet Telematikapplikationer för godstrafik

Tabell 2

Gränssnitt mot delsystemet Telematikapplikationer för godstrafik

Gränssnitt	Hänvisning till TSD Telematikapplikationer för persontrafik	Hänvisning till TSD Telematikapplikationer för godstrafik – konventionell trafik
Tåget klart	4.2.14.1 Meddelandet Tåget klart för alla tåg	4.2.3.5 Meddelandet Tåget klart
Tågföringsprognos	4.2.15.2 Meddelandet Tågföringsprognos för alla tåg	4.2.4.2 Meddelandet Tågföringsprognos
Tågföringsinformation	4.2.15.1 Meddelandet Tågföringsinformation för alla tåg	4.2.4.3 Tågföringsinformation
Avbrott i tågföringen till RU	4.2.16.2 Meddelandet Avbrott i tågföringen för alla tåg	4.2.5.2 Avbrott i tågföringen
Hantering av tidtabellsdata för tåglägen i korttidstilldelningsprocessen	4.2.17 Hantering av tidtabellsdata för tåglägen i korttidstilldelningsprocessen	4.2.2 Begäran om tågläge
Gemensamt gränssnitt	4.2.21.7 Gemensamt gränssnitt för RU/IM-kommunikation	4.2.14.7 Gemensamt gränssnitt för RU/IM-kommunikation
Centrala datakatalogen	4.2.21.6 Centrala datakatalogen	4.2.14.6 Centrala datakatalogen
Referensfiler	4.2.19.1. Referensfiler	4.2.12.1 Referensfiler

4.4 Driftsregler

Mot bakgrund av de väsentliga kraven i kapitel 3 gäller följande särskilda driftsregler för det delsystem som omfattas av denna TSD:

4.4.1 Datakvalitet

För att kvalitetssäkra data ska varje TSD-meddelandes avsändare vara ansvarig för att datainnehållet i meddelandet är korrekt vid den tidpunkt då meddelandet sänds. Om källdata för kvalitetssäkringen av data är tillgängliga från de databaser som tillhandahålls i enlighet med denna TSD ska data i de databaserna användas för kvalitetssäkring av data.

Om källdata för kvalitetssäkring av data inte är tillgängliga via de databaser som tillhandahålls i enlighet med denna TSD ska meddelandets avsändare göra en kvalitetssäkringskontroll med hjälp av egna resurser.

Kvalitetssäkring av data omfattar jämförelser med data i databaser som tillhandahålls i enlighet med denna TSD såsom beskrivits ovan, plus, där så är tillämpligt, logikkontroller för att säkra aktualitet och kontinuitet när det gäller data och meddelanden.

Data håller hög kvalitet om de passar för sina avsedda syften, vilket innebär att de

- är felfria: tillgängliga, korrekta, aktuella, fullständiga, samstämmiga med andra källor etc.,
- har önskade egenskaper: relevans, utförlighet, lämplig detaljnivå, är lättlästa och lättolkade etc.

De huvudsakliga egenskaperna för datakvalitet är

- korrekthet
- fullständighet,
- samstämmighet,
- aktualitet.

Korrekthet

Den information (data) som krävs måste samlas in på ett så effektivt sätt som möjligt. Detta går bara om primärdata bara registreras vid ett tillfälle, om så är möjligt. Därför bör primärdata införas i systemet så nära källan som möjligt så att de kan användas vid behandling längre fram.

Fullständighet

Innan meddelanden sänds ut ska fullständighet och syntax kontrolleras med hjälp av metadata. På så sätt undviks också onödigt informationstrafik på nätverket.

Alla inkommande meddelanden ska också kontrolleras med avseende på fullständighet med hjälp av metadata.

Samstämmighet

Regler för verksamheten måste införas så att samstämmighet ska kunna garanteras. Dubbel inmatning bör undvikas och dataägaren ska vara tydligt identifierad.

På vilket sätt dessa regler ska genomföras beror på hur komplexa de är. För enkla regler är databasrestriktioner och trigger tillräckliga. När det gäller mer komplexa regler som kräver data från flera olika tabeller, måste valideringsförfaranden införas som kontrollerar samstämmigheten i dataversionen innan gränssnittsdata genereras och den nya dataversionen tas i drift. Det måste garanteras att överförda data valideras enligt de fastställda reglerna för verksamheten.

Aktualitet

Det är viktigt att informationen tillhandahålls i rätt tid. I den mån som datalagring eller sändning av meddelanden triggas direkt av händelser i IT-systemet är aktualiteten hos uppgifterna inget problem, förutsatt att systemet är utformat på ett bra sätt och i enlighet med verksamhetsprocessernas behov. Men i de flesta fall sker sändningen av ett meddelande på initiativ av en operatör, eller åtminstone baserat på att en operatör tillför information. För att tillgodose kraven på aktualitet måste uppdateringen av data ske så snart som möjligt, också för att garantera att det faktiska datainnehållet i meddelanden som sänds ut automatiskt av systemet är aktuellt.

De detaljerade IT-specifikationerna måste behandla svarstiden för förfrågningar för de olika applikationerna och användartyperna. All uppdatering och allt utbyte av data ska göras så snart som möjligt.

Måtkriterier för datakvalitet

De detaljerade IT-specifikationerna ska fastställa lämpliga procentsatser för

- fullständighet (procent av datafälten som fyllts i med värden) och samstämmighet för relevanta data (procent överensstämmande värden i olika tabeller/filer/dokument),
- aktualitet för relevanta data (procent av data som är tillgängliga inom angivna tidsramar),
- den korrekthet som krävs (procent av lagrade värden som är korrekta när de jämförs med faktiska värden).

4.4.2 Driften av centrala datakatalogen

Centrala datakatalogens funktioner beskrivs i avsnitt 4.2.21.6 (Centrala datakatalogen). I syfte att kvalitetssäkra uppgifterna ska det organ som driver centrala datakatalogen vara ansvarigt för uppdateringen av och kvaliteten på metadata och adressförteckning, liksom för administrationen av behörighetskontrollen. Kvaliteten hos metadata med avseende på fullständighet, samstämmighet, aktualitet och korrekthet ska möjliggöra lämplig funktion i enlighet med denna TSD.

4.5 Underhållsregler

Mot bakgrund av de väsentliga kraven i kapitel 3 gäller följande särskilda underhållsregler för det delsystem som omfattas av denna TSD.

Transporttjänstens kvalitet måste garanteras, även om data har skadats eller om utrustningen för databehandlingen skulle haverera helt eller delvis. Det är därför tillrådligt att installera redundanta system eller datorer med särskilt hög tillförlitlighet, som garanterat fungerar utan avbrott i samband med underhåll.

Underhållsaspekterna när det gäller de olika databaserna behandlas i avsnitt 4.2.19.2 (Ytterligare krav på databaserna), punkterna 10 och 21.

4.6 Yrkeskvalifikationer

För den personal som ska svara för driften och underhållet av delsystemet och för införandet av TSD:n krävs följande yrkeskvalifikationer.

Införandet av denna TSD kräver inte något helt nytt hårdvaru- och mjukvarusystem med ny personal. Att uppfylla kraven i TSD:n innebär endast de förändringar, uppgraderingar eller den utökning av funktionaliteten med avseende på driften som redan görs av befintlig personal. Därför tillkommer inga ytterligare krav utöver de nationella och europeiska bestämmelserna angående yrkeskvalifikationer.

Om vidareutbildning behövs ska denna inte endast bestå i att man visar personalen hur de ska använda utrustningen. Alla i personalen måste också känna till och förstå den specifika roll de har i den övergripande transportprocessen. Personalen måste framför allt vara medveten om kravet på att en hög nivå på arbets-skicklighet upprätthålls, eftersom detta är en avgörande faktor för tillförlitligheten hos den information som ska behandlas i senare led.

De yrkeskvalifikationer som krävs för sammansättning och drift av tåg anges i TSD Drift och trafikledning.

4.7 Villkor avseende hälsa och säkerhet

Följande villkor avseende personalens hälsa och säkerhet ska uppfyllas vid drift och underhåll av delsystemet i fråga samt vid införandet av TSD:n.

Det tillkommer inga ytterligare krav utöver bestämmelserna angående hälsa och säkerhet på nationell nivå och unionsnivå.

4.8 Register över godkända typer av fordon och över infrastruktur

Enligt artikel 34.1 i direktiv 2008/57/EG ska byrån "upprätta och föra ett register över alla typer av järnvägsfordon för vilka medlemsstaterna godkänt ibruktagande på gemenskapens järnvägsnät". Enligt artikel 35.1 i direktiv 2008/57/EG ska varje medlemsstat "se till att ett register över infrastrukturerna offentliggörs och uppdateras".

På grund av att dessa register uppdateras och offentliggörs varje år kan de inte användas för delsystemet Telematikapplikationer för persontrafik. Denna TSD har därför inget att göra med dessa register.

5. DRIFTSKOMPATIBILITETSKOMPONENTER

5.1 Definition

Enligt artikel 2 f i direktiv 2008/57/EG avses med driftskompatibilitetskomponenter alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av utrustning som har införlivats eller avses att införlivas i ett delsystem och som driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet är direkt eller indirekt beroende av; begreppet "komponent" omfattar såväl materiella föremål som immateriella föremål, t.ex. programvara.

5.2 Förteckning över komponenter

Driftskompatibilitetskomponenterna behandlas i de tillämpliga bestämmelserna i direktiv 2008/57/EG.

Det finns inga fastställda driftskompatibilitetskomponenter när det gäller delsystemet Telematikapplikationer för persontrafik.

IT-utrustning av standardtyp räcker för att uppfylla kraven i denna TSD, utan några särskilda aspekter beträffande driftskompatibilitet i järnvägs miljön. Detta gäller både för hårdvarukomponenter och för den standard-mjukvara som används, t.ex. operativsystem och databaser. Mjukvaran är olika hos olika användare och kan anpassas och förbättras i enlighet med företagets faktiska krav på funktionalitet och behov. Den föreslagna "arkitekturen för systemintegration" utgår ifrån att applikationerna inte nödvändigtvis bygger på samma interna informationsmodell. Systemintegration definieras som processen att få individuellt utformade applikationer att fungera ihop.

5.3 **Prestanda och specifikationer för komponenterna**

Se avsnitt 5.2, ej relevant för TSD Telematikapplikationer för persontrafik.

6. BEDÖMNING AV KOMPONENTERNAS ÖVERENSSTÄMMELSE OCH/ELLER LÄMPLIGHET FÖR ANVÄNDNING OCH KONTROLL AV DELSYSTEMET

6.1 **Driftskompatibilitetskomponenter**

6.1.1 *Bedömningsförfaranden*

Ej relevant för TSD Telematikapplikationer för persontrafik.

6.1.2 *Modul*

Ej relevant för TSD Telematikapplikationer för persontrafik.

6.2 **Delsystemet Telematikapplikationer för persontrafik**

Enligt bilaga II till direktiv 2008/57/EG indelas delsystemen i strukturellt definierade och funktionellt definierade områden. Bedömning av överensstämmelse är obligatorisk för TSD:er inom det strukturellt definierade området. Delsystemet Telematikapplikationer för persontrafik hör till det funktionellt definierade området och i denna TSD fastställs inga moduler för bedömning av överensstämmelse.

7. GENOMFÖRANDE

7.1 **Inledning**

Denna TSD avser delsystemet Telematikapplikationer för persontrafik. Detta delsystem hör till det funktionellt definierade området enligt bilaga II till direktiv 2008/57/EG. Tillämpningen av denna TSD utgår därför inte från begreppet nytt, moderniserat eller ombyggt delsystem, vilket är brukligt för TSD:er i samband med strukturellt definierade delsystem, förutom där det är angivet i TSD:n.

Denna TSD ska införas i faser:

— Fas 1: detaljerade IT-specifikationer, styrning och översiktsplan.

— Fas 2: utveckling.

— Fas 3: införande.

7.2 **Fas 1 – Detaljerade IT-specifikationer, styrning och översiktsplan**

Fas 1 har tre mål:

1. Definiera systemet för datautbyte (nedan kallat *systemet*) bestående av gemensamma komponenter och av sammankopplingen av informations- och kommunikationssystem hos berörda parter med förmåga att uppfylla kraven i denna förordning.

2. Bekräfta att ett sådant system är genomförbart ur ett tekniskt och ekonomiskt perspektiv.

3. Fastställa en plan för de åtgärder som anses nödvändiga för att genomföra systemet, inbegripet lämpliga milstolpar för kommissionens, Europeiska järnvägsbyråns, medlemsstaternas och de berörda parternas övervakning av hur genomförandet framskrider.

7.2.1 *Projektstyrning för fas 1*

Senast en månad efter offentliggörandet av denna förordning i *Europeiska unionens officiella tidning* ska kommissionen inrätta en styrkommitté bestående av

— organen som företräder järnvägssektorn på europeisk nivå, enligt definitionen i artikel 3.2 i förordning (EG) nr 881/2004 (nedan kallade *de organ som företräder järnvägssektorn*),

- en företrädare för biljettåterförsäljare,
- en företrädare för europeiska resenärer,
- Europeiska järnvägsbyrån, och
- kommissionen.

Denna styrkommitté ska ledas gemensamt av a) kommissionen och b) en person som utsetts av de organ som företräder järnvägssektorn. Kommissionen ska med bistånd av styrkommitténs medlemmar utarbeta kommitténs arbetsordning, som styrkommittén ska enas om. De beslut som tas ska vara öppna för insyn och åtföljas av en sund motivering ur teknisk och ekonomisk synvinkel.

Medlemmarna i styrkommittén får föreslå för kommittén att andra organisationer ska få delta som observatörer om det finns sunda tekniska och organisatoriska skäl för detta.

7.2.2 Uppgifter och ansvarsområden

7.2.2.1 Berörda parter

1. En projektgrupp som inrättats av de organ som företräder järnvägssektorn och där en företrädare för biljettåterförsäljare ingår ska utveckla detaljerade IT-specifikationer, styrning och översiktsplan på grundval av ett arbetsprogram som ska godkännas av styrkommittén.
2. Projektgruppen ska inrätta nödvändiga arbetsgrupper med experter från Europeiska järnvägsbyrån, järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, stationsförvaltare, företrädare för arbetstagare hos biljettåterförsäljare och företrädare för resenärer.
3. Projektgruppen ska genomföra hela projektet på ett öppet sätt, och alla protokoll, dokument och resultat från projektgruppen och dess arbetsgrupper ska göras permanent och fullt tillgängliga för kommissionen och Europeiska järnvägsbyrån.
4. Projektgruppen ska skicka delrapporter varje månad till styrkommittén och fullt ut beakta denna kommittés beslut. Delrapportens struktur och innehåll ska godkännas av styrkommittén vid upptaktsmötet.
5. Projektgruppen ska samråda med och informera järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, stationsförvaltare, biljettåterförsäljare och företrädare för resenärer. Den ska särskilt uppmärksamma små järnvägsföretag och järnvägsföretag som inte är medlemmar i organ som företräder järnvägssektorn, och ska samråda med och hålla dem informerade.
6. Järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, stationsförvaltare, biljettåterförsäljare och företrädare för resenärer ska stödja projektet genom att tillhandahålla information, och funktionell och teknisk expertis, när och i den form projektgruppen så begär.

7.2.2.2 Europeiska järnvägsbyrån

1. Europeiska järnvägsbyrån ska övervaka och bedöma utvecklingen av de detaljerade IT-specifikationerna, styrningen och översiktsplanen i syfte att fastställa huruvida de mål som eftersträvas har uppnåtts.
2. Europeiska järnvägsbyrån ska överlämna en rekommendation om de detaljerade IT-specifikationerna, styrningen och översiktsplanen till kommissionen.

7.2.2.3 Kommissionen

1. Kommissionen ska för projektgruppen ange en förteckning över de organ som ska engageras i projektet.

2. När de detaljerade IT-specifikationerna, styrningen och översiktsplanen har mottagits ska kommissionen göra en utvärdering av dem på grundval av rekommendationen från Europeiska järnvägsbyrån och, mot bakgrund av denna utvärdering, vidta nödvändiga åtgärder för att ändra denna TSD.
3. Kommissionen kommer att hålla medlemsstaterna informerade genom den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 29.1 i direktiv 2008/57/EG.

7.2.3 Resultat

De detaljerade IT-specifikationerna ska beskriva systemet och på ett klart och entydigt sätt ange hur systemet uppfyller kraven i TSD Telematikapplikationer för persontrafik. Utarbetandet av sådana specifikationer kräver en systematisk analys av de relevanta tekniska, driftmässiga, ekonomiska och institutionella frågor som ligger till grund för införandet av TSD Telematikapplikationer för persontrafik. Därför ska resultaten omfatta, men inte vara begränsade till, följande:

1. Funktionella, tekniska och prestandarelaterade specifikationer, tillhörande data, gränssnittskrav, säkerhets- och kvalitetskrav.
2. Sammanfattning av systemets övergripande arkitektur. Den ska beskriva hur de nödvändiga delarna samverkar och passar ihop. Detta ska baseras på analysen av de systemkonfigurationer som kan integrera befintliga IT-system samtidigt som kraven på funktionalitet och prestanda uppfylls.

Översiktsplanen ska innehålla följande:

1. Kartläggning av den verksamhet som krävs för att genomföra systemet.
2. Övergångsplan som innefattar ett antal faser som bidrar till mellanliggande och kontrollerbara konkreta resultat, från det nuvarande ramverket för de berörda parternas informations- och kommunikationssystem till själva systemet.
3. En detaljerad plan för milstolpar.
4. En riskbedömning av översiktsplanens avgörande faser.
5. En bedömning av den totala livscykelkostnad (LCC) som är förenad med utvecklingen och driften av systemet och, i ett senare skede, en investeringsplan och en relevant kostnadsnyttoanalys.

Styrningen ska omfatta en kartläggning av relevanta strukturer, metoder och förfaranden för styrningen till stöd för utveckling och validering av systemet och, därefter, dess införande samt drift och förvaltning under hela livscykeln (inbegripet hantering av tvister mellan de parter som är inblandade i enlighet med bestämmelserna i denna TSD).

7.2.4 Milstolpar

1. Ett upptaktsmöte ska äga rum mellan projektgruppen och styrkommittén senast två månader efter offentliggörandet av denna förordning i *Europeiska unionens officiella tidning*.
 - a) Vid upptaktsmötet ska projektgruppen presentera en projektbeskrivning och ett arbetsprogram för projektet inbegripet en tidsplan. Projektbeskrivningen ska innehålla en förklaring av hur uppgifterna ska tolkas, projektets organisation, roller och ansvar samt av projektmetod, inbegripet förfarandet för samråd med och information till berörda parter.
 - b) Vid upptaktsmötet kommer projektgruppen och styrkommittén att diskutera och komma överens om innehållet och detaljnivån i delrapporten och den månatliga delrapport som avses i avsnitt 7.2.2.1.

2. Projektgruppen ska senast fem månader efter upptaktsmötet lämna delrapporten till styrkommittén.
3. Resultaten ska lämnas till kommissionen och Europeiska järnvägsbyrån senast tio månader efter upptaktsmötet.
4. Europeiska järnvägsbyrån ska lämna en rekommendation om de resultat som lämnats till kommissionen senast två månader efter att ha mottagit dem.

7.3 **Fas 2 – Utveckling**

Alla berörda parter ska utveckla systemet till följd av ändringen av denna TSD.

7.4 **Fas 3 – Införande**

Alla berörda parter ska införa systemet efter ändringen av denna TSD.

7.5 **Ändringshantering**

7.5.1 *Ändringshanteringsprocess*

Ändringshanteringsprocesser bör utformas så att kostnaderna för och nyttan med ändringarna analyseras ordentligt och så att ändringarna genomförs på ett kontrollerat sätt. Dessa processer ska definieras, inrättas, stödjas och göras under ledning av Europeiska järnvägsbyrån och ska omfatta

- identifiering av de tekniska begränsningar som ligger till grund för ändringen,
- en redogörelse för vem som tar ansvar för förfarandena för genomförande av ändringen,
- förfarandet för validering av de ändringar som ska genomföras,
- en policy för ändringshantering, publicering, migrering och genomförande,
- definition av ansvaret för hanteringen av de detaljerade specifikationerna och för både kvalitetssäkring och konfigurationsstyrning av dem.

Ändringshanteringsgruppen (*Change Control Board*, CCB) ska bestå av Europeiska järnvägsbyrån, organ som företräder järnvägssektorn, en företrädare för biljettåterförsäljare, en företrädare för resenärer och medlemsstaterna. Ett sådant deltagande från parternas sida ska ge perspektiv på de ändringar som behöver göras och en övergripande bedömning av ändringarnas effekter. CCB kommer slutligen att ställas under Europeiska järnvägsbyråns kontroll.

7.5.2 *Särskild ändringshanteringsprocess för tekniska dokument som Europeiska järnvägsbyrån offentliggör*

Tekniska dokument som anges i kapitel 4 i denna TSD (förutom för standarder som är förknippade med öppna frågor) och förtecknas i bilaga III till denna förordning är tekniska dokument offentliggjorda av Europeiska järnvägsbyrån i enlighet med artikel 5.8 i direktiv 2008/57/EG.

Europeiska järnvägsbyrån ska, i enlighet med följande kriterier, fastställa hur ändringar av dessa tekniska dokument ska hanteras:

1. Ändringsbegäran som påverkar de tekniska dokumenten ska lämnas antingen via de nationella säkerhetsmyndigheterna (NSA), eller via de organ som företräder järnvägssektorn på europeisk nivå enligt definitionen i artikel 3.2 i förordning (EG) nr 881/2004, eller företrädaren för biljettåterförsäljare, eller via det organ som ursprungligen tog fram de specifikationer som var föregångarna till de tekniska dokumenten.
2. Europeiska järnvägsbyrån ska samla och lagra ändringsbegäran.

3. Europeiska järnvägsbyrån ska lägga fram ändringsbegäran för byråns särskilda arbetsgrupp som utvärderar dem och utarbetar ett förslag tillsammans med en ekonomisk bedömning, där så är lämpligt.
4. Efteråt ska Europeiska järnvägsbyrån presentera ändringsbegäran och det tillhörande förslaget för ändringshanteringsgruppen som beslutar huruvida ändringsbegäran ska valideras eller skjutas upp.
5. Om ändringsbegäran inte valideras ska Europeiska järnvägsbyrån skicka tillbaka antingen skälet för avslaget eller en begäran om ytterligare information om utkastet till ändringsbegäran till den sökande.
6. Om ändringsbegäran valideras ska det tekniska dokumentet ändras.
7. Innan det ändrade tekniska dokumentet offentliggörs ska kommissionen underrättas om det samt om ändringsbegäran och dess ekonomiska bedömning.
8. Kommissionen ska hålla medlemsstaterna informerade genom den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 29.1 i direktiv 2008/57/EG.
9. Den nya versionen av det tekniska dokumentet och den validerade ändringsbegäran ska göras tillgängliga på Europeiska järnvägsbyråns webbplats.

I de fall ändringshanteringen påverkar delar som används gemensamt inom TSD Telematikapplikationer för godstrafik ska ändringarna göras så att de överensstämmer så mycket som möjligt med den införda TSD Telematikapplikationer för godstrafik för att optimera synergieffekterna.

7.6 Specialfall

7.6.1 Inledning

Följande särskilda bestämmelser gäller i nedanstående specialfall:

- a) "P" -fall: permanenta fall.
- b) "T" -fall: temporära fall, då det rekommenderas att målsystemet uppnås 2020 (ett mål som fastställdes i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet ⁽¹⁾, ändrat genom beslut nr 884/2004/EG ⁽²⁾).

7.6.2 Förteckning över specialfall

Inga specialfall har angivits för denna TSD.

8. ORDLISTA

Definitionerna i denna ordlista avser användningen av termer i denna TSD

Term	Beskrivning
ACID	Står för atomicitet (<i>Atomicity</i>), konsistens (<i>Consistency</i>), isolering (<i>Isolation</i>) och beständighet (<i>Durability</i>). Detta är de fyra grundläggande egenskaper som är gemensamma för varje transaktion: Atomicitet. I en transaktion som berör två eller flera separata uppgifter, ska antingen alla eller ingen av uppgifterna utföras. Konsistens. Antingen leder en transaktion till en ny giltig datastatus, eller också, om något fel uppstår, återställs alla data till den status som rådde innan transaktionen inleddes. Isolering. En pågående transaktion som ännu inte slutförts ska hållas isolerad från andra transaktioner. Beständighet. Bekräftade data sparas av systemet på ett sådant sätt att alla data, även i händelse av avbrott och omstart av systemet, förblir tillgängliga i sin korrekta status. ACID-konceptet beskrivs i ISO/IEC 10026-1:1992 del 4. Alla dessa egenskaper kan mätas mot riktmärken. I allmänhet har dock en transaktionshanterare eller transaktionsövervakare utsetts för att genomföra ACID-konceptet. I ett distribuerat system är ett sätt att uppnå ACID att tillämpa tvåfas-commit (2PC), vilket säkerställer att antingen alla inblandade parter måste åta sig att slutföra transaktionen eller att ingen gör det och transaktionen avbryts.

⁽¹⁾ EGT L 228, 9.9.1996, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 167, 30.4.2004, s. 1.

Term	Beskrivning
Allmänna befordringsvillkor	Transportföretagets villkor i form av gällande allmänna villkor eller tariffer i varje medlemsstat, och som genom ingående av transportavtalet har kommit att utgöra en integrerad del av detta.
Anmälda organ	Organ som ansvarar för att bedöma driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse eller lämplighet eller för att utvärdera EG:s förfarande för kontroll av delsystemen.
Ansökan om tågläge i korttidsstilldelningsprocessen	Enskilda ansökningar om tåglägen i enlighet med artikel 23 i direktiv 2001/14/EG med anledning av ytterligare transportbehov eller driftsbehov.
Auktoriserat offentligt organ	En offentlig myndighet med lagstadgad förpliktelse eller rätt att förse allmänheten med reseinformation, och avser även den offentliga myndighet som ska ansvara för att förordning (EG) nr 1371/2007 efterlevs, i enlighet med artikel 30.1 i den förordningen.
Avbrott i tågföringen	Det är okänt när tågets färd kan återupptas beroende på lokala omständigheter vid tidpunkten i fråga och enligt de berörda parternas uppfattning. Om förseningen är känd sänder infrastrukturförvaltaren meddelandet Tågföringsprognos.
Berörda parter	Person eller organisation med skäliga intressen när det gäller tillhandahållandet av tågtjänster, t.ex. — järnvägsföretag, — den som tillhandahåller lokomotiv, — den som tillhandahåller vagnar, — förmedlare av förare/tågpersonal, — infrastrukturförvaltare, — vagnparksförvaltare, — färjeoperatör, — arbetstagare, — biljettåterförsäljare, — resenärer.
Betalning	Överföring av tillgångar från en part (t.ex. en kund) till en annan (t.ex. distributör). En betalning görs vanligtvis i utbyte mot en transport eller tjänst.
Biljett	Materiell eller immateriell registrering som ger resenären rätt att enligt avtal utnyttja en eller flera kommersiella transporttjänster som ett eller flera järnvägsföretag erbjuder.
Biljett för avhämtning vid avresan	Metod för fullgörande där kunden genomför köpet i förväg (t.ex. hemma) och hämtar ut biljetten på avresestationen, i biljettluckan eller i en biljettautomat.
Biljettåterförsäljare	Återförsäljare av järnvägstransporter som ingår transportavtal och säljer biljetter för ett järnvägsföretags eller för egen räkning.
Bokning (försäljning)	Försäljning av biljett med eller utan platsreservation.
Bokningssystem	Datoriserat system för lagring och hämtning av information och för reserelaterade transaktioner. Ett bokningssystem ska kunna erbjuda korrekta data i realtid och vara tillgängligt för agenter/återförsäljare i hela världen.
Centrala datakatalogen	Lagring av data i likhet med en databas och en datakatalog, men inbegriper vanligtvis ett omfattande informationshanteringssystem. Den måste innehålla inte bara beskrivningar av datastrukturer (dvs. enheter och element), utan också metadata av intresse för företaget, skärmyvyer, rapporter, program, och system.
Cots-produkt	Kommersiell standardprodukt (<i>Commercial Off-The-Shelf</i>).

Term	Beskrivning
Dekryptering	Konvertering av krypterade data tillbaka till ursprunglig form.
Delta-avvikelse	Driftens försening eller försprång i förhållande till bokad tid enligt tidtabell.
Direkt biljett	Biljett eller biljetter som utgör ett transportavtal om på varandra följande järnvägs-tjänster som tillhandahålls av ett eller flera järnvägsföretag.
Direktiv 2008/57	Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om drifts-kompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen.
Display	Dynamiska visningsanordningar antingen i stationer eller på in/utsidan av tåg i syfte att informera resenärer.
Distributör	Företag som tillhandahåller rättslig och teknisk kapacitet till utfärdare för försäljning av järnvägsprodukter eller tillhandahållande av möjligheter för kunder att köpa järnvägs-produkter online. Distributören kan dessutom erbjuda tjänster till utfärdare genom att sammanställa delsträckor, som betjänas av olika transportföretag, till kompletta resor enligt den resandes begäran. Distributören kan vara ett transportföretag.
Driftskompatibilitets-komponenter	Alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kom-pleta enheter av materiel som har införlivats eller avses att införlivas i ett delsystem och som driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet är direkt eller indirekt beroende av. Begreppet komponent omfattar såväl materiella föremål som immateriella föremål, t.ex. programvara.
En enda kon-taktpunkt (One Stop Shop)	Internationellt partnerskap mellan järnvägsinfrastrukturförvaltare som tillhandahåller en gemensam kontaktpunkt för järnvägs-kunder i följande syften: Bokning av specifika tåglägen för internationell godstrafik. Övervakning av tågtrafiken i sin helhet. I allmänhet även fakturering av banavgifter på infrastrukturförvaltarnas vägnar.
Enda transportfö-re-tag	Ett transportföretag som bedriver en transporttjänst oberoende av andra transportfö-re-tag.
ERA	Se "Europeiska järnvägsbyrån".
Erbjudande	Se "Tillgänglighet".
ETA	Beräknad ankomsttid – <i>Estimated Time of Arrival</i> (för tåget till station).
ETH	Beräknad tidpunkt för överlämnande – <i>Estimated Time of Handover</i> (av ett tåg från en infrastrukturförvaltare till en annan).
ETI	Beräknad tidpunkt för utväxling – <i>Estimated Time of Interchange</i> (av ett tåg från ett järnvägsföretag till ett annat).
Europeiska järnvägs-byrån	Den byrå som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå.
Faktisk dag/tid för ankomst	Faktisk dag (och tid) för transportmedlets ankomst.
Faktisk dag/tid för avgång	Faktisk dag (och tid) för transportmedlets avgång.
Faktisk transportör	Järnvägsföretag som inte har ingått ett transportavtal med resenären, men till vilket det järnvägsföretag som har ingått avtalet har överlåtit en del av, eller hela, järnvägstrans-porten.
Fordonsinnehavare	Den person eller det organ som utnyttjar ett fordon som transportmedel och som är ägare av fordonet eller har rätt att permanent nyttja detsamma ekonomiskt och som registrerats som sådan i Registret för rullande materiel.

Term	Beskrivning
FTP	<i>File Transfer Protocol</i> . Ett protokoll för filöverföring mellan datorsystem i TCP/IP-nätverk.
Fullgörande	Leveransen av produkten till kunden efter köpet.
Funktionshindrad	Person vars rörlighet är nedsatt vid användning av transporter på grund av fysiskt funktionshinder (sensoriskt eller motoriskt, bestående eller tillfälligt), psykiskt funktionshinder eller psykisk störning, eller någon annan form av funktionshinder, eller ålder och vars situation kräver lämplig uppmärksamhet och anpassning till hans eller hennes särskilda behov av de tjänster som är tillgängliga för alla resenärer.
Försenad ankomst, faktisk	Tidsskillnaden mellan faktisk dag/tid för ankomst och planerad dag/tid för ankomst.
Försenad ankomst, förväntad	Tidsskillnaden mellan uppskattad dag/tid för ankomst och planerad dag/tid för ankomst.
Försenad avgång, faktisk	Tidsskillnaden mellan faktisk dag/tid för avgång och planerad dag/tid för avgång.
Försenad avgång, förväntad	Tidsskillnaden i mellan dag/tid för avgång och förväntad dag/tid för avgång.
Försening	Tidsskillnaden mellan den tidpunkt då resenären planerades anlända enligt den offentliggjorda tidtabellen och hans/hennes verkliga eller förväntade ankomsttid.
Försäljning	Se "Bokning".
Försäljningskanal	Tillvägagångssätt (t.ex. biljettautomat, biljettförsäljning via tekniska hjälpmedel ombord på tåg, offentliga webbtjänster, försäljning via telefon, mobilbiljett) som ett järnvägsföretag använder för att tillhandahålla en tjänst (information, biljettförsäljning, återköp av biljett, svar på klagomål osv.) till resenärer.
Globalpriståg	Ett tåg som en resenär bara får stiga ombord på efter att ha köpt en globalprisbiljett.
Grundparameter	Regler och tekniska eller driftsrelaterade villkor som är av avgörande betydelse för driftskompatibiliteten och som ska fastställas genom beslut fattat enligt det förfarande som avses i artikel 21.2 innan det gemensamma representativa organet utarbetar förslag till TSD:er.
HTTP	<i>Hypertext Transfer Protocol</i> Det klient/serverprotokoll som används för att kommunicera med servrar på Internet.
IM	Infrastrukturförvaltare (<i>Infrastructure Manager</i>). Organ eller företag som särskilt ansvarar för att anlägga och underhålla järnvägsinfrastruktur. Detta kan också inbegripa hantering av kontroll- och säkerhetssystem för infrastrukturen. Infrastrukturförvaltarens uppgifter med avseende på järnvägsnät eller del av ett järnvägsnät får tilldelas olika organ eller företag.
Infrastrukturförvaltare (IM)	Se "IM".
Inrikes persontransporttjänst med järnväg	Persontransporttjänst med järnväg som inte korsar en medlemsstats gräns.
Inrikesresa	Resa med järnväg där resenären inte korsar en medlemsstats gräns.
Internationell försäljning	Försäljning av en tågbiljett för en internationell resa.
Internationell persontransporttjänst med järnväg	Persontransporttjänst med järnväg som korsar gränsen till åtminstone en medlemsstat.

Term	Beskrivning
Internationell resa	Resa med järnväg där resenären korsar gränsen till åtminstone en medlemsstat.
IP	Internetprotokoll.
IRT (<i>Integrated Reservation Tickets</i>)	Biljett med integrerad reservation – typ av tågbiljett som är begränsad till ett särskilt tåg en särskild dag/tid. En IRT-biljett kan enbart säljas genom en transaktion online mellan försäljningsterminalen och det tilldelande system som är platstilldelande för det relevanta tåget.
Järnvägsföretag	Offentligt eller privat företag vars huvudsakliga verksamhet består i att tillhandahålla tjänster för transport av gods och/eller resenärer på järnväg med kravet att företaget måste tillhandahålla dragkraft. Detta gäller även företag som endast tillhandahåller dragkraft.
Järnvägssystem	(Som i "Transeuropeiska järnvägssystemet"). Det system som beskrivs i bilaga I (direktiv 2008/57/EG) bestående av järnvägslinjer och fasta installationer som ingår i det transeuropeiska transportnätet och som konstruerats eller byggts om för konventionell trafik och kombinerad järnvägstransport, samt den rullande materiel som är avsedd att framföras på dessa infrastrukturer.
Kommissionen	Europeiska kommissionen.
Kortfristiga processer	Se "Regelbundna kontra kortfristiga processer".
Kryptering	Kodning av data.
Kund	Person som har för avsikt att köpa, håller på att köpa eller har köpt en järnvägstjänst till sig själv eller till någon annan. Kan därför vara någon annan än resenären (se "Resenär").
Leverantör av transporttjänst	Privat eller offentligt företag med tillstånd att transportera människor i inrikes eller internationell persontrafik. En leverantör av transporttjänster godtar resehandlingar som utfärdats av de ackrediterade försäljningsställena hos denne leverantörs distributörer. Den fungerar som det transportföretag som resenären har ingått transportavtal med. Genomförandet av transporttjänsten kan helt eller delvis överlåtas till en faktisk transportör.
Lok-ID	Ett dragfordons unika identifikationsnummer.
Marknadspris	Se "Globalpris".
Mellanliggande punkt	Position som anger utgångspunkt eller destination för en delsträcka. Detta kan vara t.ex. en utväxlings-, överlämnings-, eller hanteringspunkt.
Metadata	Termen betyder helt enkelt data om data. Metadata beskriver data, mjukvarutjänster och andra komponenter som ingår i en verksamhets informationssystem. Exempel på typer av metadata är definitioner av standarddata, plats- och dirigeringsinformation (avseende data) samt synkroniseringshantering för distribution av delade data.
NRT	Biljett utan integrerad reservation (<i>Non integrated Reservation Ticket</i>) – Metod för internationell eller utrikes försäljning av tågbiljetter, där utfärdaren kan utfärda biljetten lokalt utan någon transaktion online med ett tilldelande system. NRT-biljetter är alltid öppna biljetter, dvs. transportavtalet gäller för vilket NRT-tåg som helst som trafikerar den resväg som är angiven på biljetten, inom giltighetstiden. För att utfärda en NRT-biljett behöver utfärdaren en lista över delsträckor ("serie") och en eller flera tabeller med priser som motsvarar avstånden. Platsreservation kan (i vissa fall måste) köpas tillsammans med biljetten.
NRT-tåg	Tåg som en resenär kan stiga ombord på efter att ha köpt en NRT-biljett, vid internationell eller utrikes försäljning.
Offentliggöra	Offentliggörande av information eller data där ingen behörighetskontroll ska tillämpas.

Term	Beskrivning
Officiell webbplats	Företagets offentliga webbplats där kommersiell information presenteras för kunden. Webbplatsen ska vara maskinläsbar och förenlig med riktlinjer för tillgång till webb-innehåll.
Organ för biljett-kontroll	Organ med behörighet att inspektera resenärernas biljetter. Vanligen ett transportföretag. Organ för biljettkontroll får till distributörerna vid behov utfärda säkerhetscertifikat för internationella tågbiljetter som kan skrivas ut hemma (<i>International Rail Ticket for Home Printing</i> – IRTHP).
Part som ansöker om tågläge	Antingen ett järnvägsföretag med tillstånd eller, i den utsträckning tillstånd givits av varje medlemsstat, en annan part som ansöker om tågläge för innevarande tågplan i syfte att bedriva järnvägstrafik på sitt territorium med allmännyttigt eller kommersiellt intresse; offentliga myndigheter eller andra parter med tillträdesavtal är exempel på sådana parter med tillstånd, eller en internationell grupp av sådana parter, även kallad ansökargrupp.
Peer-to-peer	Typ av system och applikationer som använder distribuerade resurser för att utföra en kritisk funktion på ett decentraliserat sätt.
Planerad dag/tid för ankomst	Dag (och tid) för transportmedlets ankomst enligt tidtabell.
Planerad dag/tid för avgång	Dag (och tid) för transportmedlets avgång enligt tidtabell.
Plattform	Stationsområde för på- och avstigning av tåg.
Primärdata	Grundläggande data som referensindata för meddelanden eller som grund för funktionalitet och beräkning av härledda data.
Pris	Avgift som ska betalas för transport eller tjänst.
PRM	<i>Person with Reduced Mobility</i> . Se "Funktionshindrad".
Produkt	Tågtyp med särskilda typer av tjänster (t.ex. höghastighetstrafik, plats för cykel, anpassning för funktionshindrade, ligg- och/eller sovvagn, restaurangvagn, möjligheter till avhämtning osv.) som är förknippade med relevanta priser och kan förknippas med särskilda villkor.
Prognos	Bästa beräkning av en händelse (t.ex. ett tågs tid för ankomst, avgång eller passering).
Prognospunkt	En målpunkt för vilken prognosen utarbetas. Den kan avse ankomst, avgång, passering eller överlämnande.
Rapporteringspunkt	Antingen punkter som en infrastrukturförvaltare använder för att ge tågföringsinformation om passager eller punkter där prognoser skapas.
Regelbundna kontra kortfristiga processer	En process är regelbunden om den utförs under en tidsperiod som motsvarar sju dagar eller mer. En process är kortfristig om den utförs under en tidsperiod som är kortare än sju dagar.
Resa	Resenärers färd från punkt A till punkt B.
Researrangör	Arrangör av resepaket eller återförsäljare, annan än ett järnvägsföretag, i den mening som avses i artikel 2.2 och 2.3 i direktiv 90/314/EEG.
Resenär	Person som har för avsikt att resa, som reser eller som har rest med utnyttjande av ett eller flera järnvägsföretags transporttjänster och andra tjänster. Kan vara annan än kund (se "Kund").

Term	Beskrivning
Resenärlista	Metod för fullgörande där kunden genomför köpet i förväg (t.ex. hemma) och bara får en bekräftelse, vanligtvis med ett referensnummer. Företaget som erbjuder denna försäljningstyp förser organet för biljettkontroll med en lista över alla resenärer (och referensnummer) som släppts ombord på tåget i fråga. Resenären uttrycker helt enkelt sin önskan att släppas ombord på tåget före/efter avgång till organet för biljettkontroll. Organet för biljettkontroll kontrollerar huruvida resenären får stiga ombord/stanna kvar på tåget.
Reseplanerare	Ett IT-system som kan föreslå resalternativ. Ett resalternativ är en uppsättning av en eller flera kommersiella transporttjänster som åtminstone besvarar frågan "Hur kan jag ta mig från punkt A till punkt B vid en viss dag och tid för avgång/ankomst?". Frågan kan innehålla ytterligare, mer komplexa kriterier som t.ex. "snabbast", "billigast", "utan byten" osv. Resenären kan själv sätta ihop resalternativ med hjälp av olika informationskällor, eller alternativen kan föreslås av reseplaneraren.
Reservation	Ett tillstånd på papper eller i elektronisk form som berättigar till en tjänst (transport eller hjälp) enligt i förväg bekräftade och personligt utformade transportarrangemang.
Resväg	Den geografiska vägen från en utgångspunkt till en destination.
Resvägsavsnitt	Del av en resväg.
RU	Se "Järnvägsföretag" (<i>Railway Undertaking</i>).
Samarbetande transportföretag	Ett transportföretag som genom ett samarbetsavtal är kopplat till ett annat eller flera andra transportföretag för att utföra en transporttjänst.
Ska	Innebär att definitionen är ett absolut krav i specifikationen.
SQL	<i>Structured Query Language</i> . Ett språk konstruerat av IBM, senare standardiserat av ANSI och ISO, som används för att skapa, hantera och hämta data i relationsdatabaser.
Station	Plats längs järnvägen där persontåg kan ha sin utgångspunkt eller destination, eller göra uppehåll vid.
Stationsförvaltare	Organisatorisk enhet i en medlemsstat som har givits ansvaret för förvaltningen av en järnvägsstation och som kan vara infrastrukturförvaltaren.
Tariff	Särskild uppsättning priser för ett visst tåg, en viss dag för en viss del av resan mellan avrestationen och bestämmelsestationen. Tariffer kan samlas inom olika kategorier (t.ex. priser för allmänheten, priser för grupper osv.).
Teknisk specifikation för driftskompatibilitet	Specifikation som antagits i enlighet med direktiv 2008/57/EG, som varje delsystem och varje beståndsdel i ett delsystem underkastas för att de väsentliga kraven ska kunna uppfyllas och driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet säkerställas.
Tekniskt dokument	Tekniska dokument som offentliggörs av Europeiska järnvägsbyrån i enlighet med artikel 5.8 i direktiv 2008/57/EG.
TETA	Se "Tågets beräknade ankomsttid" (<i>Train Estimated Time of Arrival</i>).
Tidtabell	Förteckning över kommersiella transporttjänster som ett järnvägsföretag erbjuder under en given tidsperiod.
Tilldelande system	Ett elektroniskt system för den katalog av transporttjänster för vilka en leverantör av transporttjänster tillåter distributörer att utfärda resehandlingar.
Tilldelare	Ett företag som förvaltar ett tilldelande system. Kan vara ett transportföretag.
Tillgängliggöra	Offentliggörande av information eller data där behörighetskontroll kan tillämpas.

Term	Beskrivning
Tillgänglighet	Den information (transporttjänst, typ av erbjudande, tariff, andra tjänster) som en resenär faktiskt kan få vid en given tidpunkt för ett visst tåg. Ska inte blandas ihop med erbjudande, som anger att (en transporttjänst, en typ av erbjudande, tariff, andra tjänster) erbjuds under den inledande planeringen, men skulle kunna säljas slut och därför inte kan tillhandahållas en resenär vid en given tidpunkt, för ett visst tåg.
Tjänst	Se "Transporttjänst".
Tjänsteleverantör	Organ med ansvar för att tillhandahålla tjänster förknippade med transporten av resenärer.
TOD	<i>Ticket On Departure</i> , se "Biljett för avhämtning vid avresan".
Transeuropeiskt järnvägsnät	Det järnvägsnät som beskrivs i bilaga 1 till direktiv 2008/57/EG.
Transportavtal	Avtal om transport mot ersättning eller kostnadsfritt mellan ett järnvägsföretag eller en biljettåterförsäljare och resenären om tillhandahållande av en eller flera transporttjänster.
Transportföretag	Det järnvägsföretag med vilket resenären har ingått ett transportavtal eller ett antal järnvägsföretag som enligt ett sådant avtal erbjuder på varandra följande järnvägstjänster.
Transportslag	En allmän typ av fordon för transport av resenärer (tåg, flygplan, buss osv.).
Transporttjänst	Kommersiell transporttjänst eller transporttjänst enligt avtal om allmän trafik för förbindelse av två eller flera platser och som erbjuds av ett järnvägsföretag enligt en offentliggjord tidtabell. En transporttjänst utförs vanligtvis med ett särskilt transportslag.
Tredje part	Offentligt eller privat företag som inte är ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare och som tillhandahåller tjänster i anslutning till tjänsterna/transporttjänsterna.
TSD	Se "Teknisk specifikation för driftskompatibilitet".
Tågets beräknade ankomsttid	Beräknad tid för ett tågs ankomst till en viss punkt, t.ex. en överlämningspunkt, en utväxlingspunkt eller tågets destination.
Tågläge	Den infrastrukturkapacitet som krävs för att framföra ett tåg mellan två platser inom en viss tidsperiod (resväg definierad i tid och rum).
Tågläge	Ett tågs resväg definierad i tid och rum.
Tåglägesidentitet	Nummer på ett angivet tågläge.
Uppskattad dag/tid för ankomst	Dag (och tid) för transportmedlets ankomst på grundval av aktuell prognos.
Uppskattad dag/tid för avgång	Dag (och tid) för transportmedlets avgång på grundval av aktuell prognos.
Utfärdare	Företag som säljer biljetter mot betalning. Kan vara ett transportföretag och/eller en distributör. Utfärdaren är det företag som anges på biljetten tillsammans med företagets kod och eventuellt logotyp.
Utrikes försäljning	Försäljning av en tågbiljett av en utfärdare som inte är det/något av de transportföretag som ansvarar för driften av det tåg biljetten ska användas för. Utfärdaren är lokaliserad i ett annat land än transportföretagets/transportföretagens lokaliseringsland.

Term	Beskrivning
Utrikes persontransporttjänst med järnväg	Persontransporttjänst, med järnväg, som resenären köpt i ett land men som utförs i ett annat land än inköpslandet.
Utväxling mellan transportföretag	Överföring av kontroll från ett järnvägsföretag till ett annat av praktiska driftsmässiga, säkerhets- eller ansvarsrelaterade skäl. Exempel: — Successiva järnvägsföretag. — Tåg med faktiska transportörer. — Överföring av information mellan olika järnvägsföretag.
Utväxlingspunkt	Den plats där kontrollen över tåget övergår från ett järnvägsföretag till ett annat. När det gäller ett tåg under framförande tas tåget över från ett järnvägsföretag av ett annat som då blir innehavare av tågläget för nästa delsträcka.
Vagn-ID	En vagns unika identifikationsnummer.
Väsentliga krav	De krav som anges i bilaga III till direktiv 2008/57/EG och som ska uppfyllas av det transeuropeiska järnvägssystemet, delsystemen, driftskompatibilitetskomponenterna och även gränssnitten.
XML	<i>Extended Mark-up Language</i>
XQL	<i>Extended Structured Query Language</i>
Återförsäljare	Person eller företag som säljer en biljett till en kund utan eller med platsreservation för en järnvägstjänst. En återförsäljare kan vara ett järnvägsföretag eller en ackrediterad resebyrå.
Överlämningspunkt	Den punkt där ansvaret övergår från en infrastrukturförvaltare till en annan.

BILAGA II

FÖRTECKNING ÖVER ÖPPNA PUNKTER

Följande aspekter anges som öppna punkter i enlighet med artikel 5.6 i direktiv 2008/57/EG:

Avsnitt	Öppna punkter
4.2.2.1	Tekniska dokument om processen och den information som används för den med avseende på tariff-data för inrikes försäljning.
4.2.10	Standard för hantering av säkerhetsattribut för distribution av produkter.
4.2.11.2	Standard för europeisk "Biljett för avhämtning vid avresan" och för europeisk "Resenärslista".
4.2.11.3	Tekniskt dokument eller standard om direkta metoder för fullgörande som är förknippade med biljetten och/eller platsreservationen och med typen av medium för inrikes försäljning.
4.2.11.4	Tekniskt dokument eller standard om indirekta metoder för fullgörande som är förknippade med biljetten och/eller platsreservationen och med typen av medium för inrikes försäljning.
4.2.22	Standard för utbyte av information om priser i samband med anslutning till andra transportslag.

BILAGA III

FÖRTECKNING ÖVER TEKNISKA DOKUMENT SOM AVSES I DENNA TSD

Referens	Beteckning
B.1 (V1.1)	Computer generation and exchange of tariff data meant for international or foreign sales – NRT tickets
B.2 (V1.1)	Computer generation and exchange of tariff data meant for international and foreign sales – Integrated Reservation Tickets (IRT)
B.3 (V1.1)	Computer generation and exchange of data meant for international or foreign sales – Special offers
B.4 (V1.1)	Implementation guide for EDIFACT messages covering timetable data exchange
B.5 (V1.1)	Electronic reservation of seats/berths and electronic production of travel documents - Exchange of messages
B.6 (V1.1)	Electronic seat/berth reservation and electronic production of transport documents (RCT2 standards)
B.7 (V1.1)	International Rail ticket for Home Printing
B.8 (V1.1)	Standard numerical coding for railway undertakings, infrastructure managers and other companies involved in rail-transport chains
B.9 (V1.1)	Standard numerical coding of locations
B.10 (V1.1)	Electronic reservation of assistance for persons with reduced mobility – Exchange of messages
B.30 (V1.1)	Schema – messages/datasets catalogue needed for the RU/IM communication of TAP TSI

BILAGA IV

FÖRTECKNING ÖVER TARIFFER FÖR INTERNATIONELL ELLER UTRIKES FÖRSÄLJNING

C.1 NRT-tariffer

Det huvudsakliga innehållet i NRT-tariffdata ska vara följande:

- Serier.
- Produkter.
- Tjänster.
- *Carrier code* (transportföretagets kod).
- Pristabeller.
- Stationsförteckning.

NRT-tariffer ska göras tillgängliga minst tre månader innan tarifferna börjar gälla.

C.2 IRT-tariffer

Det huvudsakliga innehållet i IRT-tariffdata ska vara följande:

- Tariffer.
- Tariffkategorier.
- Rabattkort som används med marknadspriser.
- Typer av undantag.
- Försäljningsvillkor.
- Återköpsvillkor.
- Pristabeller.
- Stations-/zonförteckning.

IRT-tariffer ska göras tillgängliga i förväg i enlighet med försäljningsvillkoren för dem.

C.3 Särskilda tariffer

Det huvudsakliga innehållet i data avseende särskilda tariffer ska vara följande:

- Erbjudandet och villkoren för det.
- Priser.
- Tillägg.
- Tillstånd.
- Antal resenärer/medföljande och kategorierna för dem.
- Typer av rabatter.
- Typer av undantag.
- Försäljningsvillkor.
- Återköpsvillkor.

— Avgifter för platsreservationer.

— Serier.

— Tåg, inbegripet kategorier och inrättningar i dem.

Särskilda tariffer ska göras tillgängliga i förväg i enlighet med försäljningsvillkoren för dem.

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 455/2011**av den 11 maj 2011****om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA
FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-
sätt,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1234/2007 av den
22 oktober 2007 om upprättande av en gemensam organisa-
tion av jordbruksmarknaderna och om särskilda bestämmelser
för vissa jordbruksprodukter ("enda förordningen om de gemen-
samma organisationerna av marknaden") ⁽¹⁾,

med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr
1580/2007 av den 21 december 2007 om tillämpningsföre-
skrifter för rådets förordningar (EG) nr 2200/96, (EG) nr
2201/96 och (EG) nr 1182/2007 avseende sektorn för frukt
och grönsaker ⁽²⁾, särskilt artikel 138.1, och

av följande skäl:

I förordning (EG) nr 1580/2007 anges som tillämpning av
resultaten av de multilaterala förhandlingarna i Uruguayrundan
kriterierna för kommissionens fastställande av schablonvärdena
vid import från tredje land för de produkter och de perioder
som anges i bilaga XV, del A till den förordningen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De schablonvärden vid import som avses i artikel 138 i förord-
ning (EG) nr 1580/2007 ska fastställas i bilagan till den här
förordningen.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 12 maj 2011.

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

Utfärdad i Bryssel den 11 maj 2011.

*För kommissionen,
på ordförandens vägnar*
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
Generaldirektör för jordbruk och
landsbygdsutveckling

⁽¹⁾ EUT L 299, 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 350, 31.12.2007, s. 1.

BILAGA

Fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker

(EUR/100 kg)

KN-nr	Kod för tredjeland ⁽¹⁾	Schablonvärde vid 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⁾ Landsbeteckningar som fastställs i kommissionens förordning (EG) nr 1833/2006 (EUT L 354, 14.12.2006, s. 19). Koden "ZZ" betecknar "övrigt ursprung".

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 456/2011**av den 11 maj 2011****om ändring av de representativa priser och tilläggsbelopp för import av vissa sockerprodukter som fastställs genom förordning (EU) nr 867/2010 för regleringsåret 2010/11**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA
FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-
sätt,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1234/2007 av den
22 oktober 2007 om upprättande av en gemensam organisa-
tion av jordbruksmarknaderna och om särskilda bestämmelser
för vissa jordbruksprodukter (enda förordningen om de gemen-
samma organisationerna av marknaden) ⁽¹⁾,

med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr
951/2006 av 30 juni 2006 om tillämpningsföreskrifter till rå-
dets förordning (EG) nr 318/2006 för handel med tredjeländer i
sockersektorn ⁽²⁾, särskilt artikel 36.2 andra stycket andra me-
ningen, och

av följande skäl:

- (1) De representativa priserna och tilläggsbeloppen för im-
port av vitsocker, råsocker och vissa sockerlösningar för

regleringsåret 2010/11 har fastställts genom kommissio-
nens förordning (EU) nr 867/2010 ⁽³⁾. Priserna och till-
läggen ändrades senast genom kommissionens förord-
ning (EU) nr 438/2011 ⁽⁴⁾.

- (2) De uppgifter som kommissionen för närvarande har till-
gång till medför att dessa belopp bör ändras i enlighet
med bestämmelserna i förordning (EG) nr 951/2006,

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De representativa priser och tilläggsbelopp för import av de
produkter som avses i artikel 36 i förordning (EG) nr
951/2006, och som fastställs i förordning (EU) nr 867/2010
för regleringsåret 2010/11, ska ändras i enlighet med bilagan till
den här förordningen.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 12 maj 2011.

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

Utfärdad i Bryssel den 11 maj 2011.

*För kommissionen,
på ordförandens vägnar*
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
Generaldirektör för jordbruk och
landsbygdsutveckling

⁽¹⁾ EUT L 299, 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 178, 1.7.2006, s. 24.

⁽³⁾ EUT L 259, 1.10.2010, s. 3.

⁽⁴⁾ EUT L 118, 6.5.2011, s. 6.

BILAGA

De ändrade representativa priser och tilläggsbelopp för import av vitsocker, råsocker och produkter enligt KN-nummer 1702 90 95 som gäller från och med den 12 maj 2011

(EUR)

KN-nummer	Representativt pris per 100 kg netto av produkten i fråga	Tilläggsbelopp per 100 kg netto av produkten i fråga
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⁾ Fastställande för den standardkvalitet som definieras i punkt III i bilaga IV till förordning (EG) nr 1234/2007.⁽²⁾ Fastställande för den standardkvalitet som definieras i punkt II i bilaga IV till förordning (EG) nr 1234/2007.⁽³⁾ Fastställande per 1 % sackarosinnehåll.

IV

(Akter som antagits före den 1 december 2009 enligt EG-fördraget, EU-fördraget och Euratomfördraget)

BESLUT AV EFTAS ÖVERVAKNINGSMYNDIGHET**nr 343/09/KOL****av den 23 juli 2009****om de fastighetstransaktioner som Time kommun varit inblandad i och som rör fastigheter med beteckningarna 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70 och 2/32****(Norge)**

EFTAS ÖVERVAKNINGSMYNDIGHET HAR ANTAGIT DETTA
BESLUT ⁽¹⁾

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig ⁽⁷⁾ och med beaktande av dessa synpunkter, och

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ⁽²⁾, särskilt artiklarna 61–63 och protokoll 26,

av följande skäl:

med beaktande av avtalet mellan Eftastaterna om upprättande av en övervakningsmyndighet och en domstol ⁽³⁾, särskilt artikel 24,

med beaktande av artikel 1.3 i del I och artiklarna 4.4 och 7.2 i del II i protokoll 3 till övervakningsavtalet ⁽⁴⁾,

med beaktande av övervakningsmyndighetens riktlinjer för tillämpning och tolkning av artiklarna 61 och 62 i EES-avtalet ⁽⁵⁾, särskilt kapitlet om inslag av stöd vid statliga myndigheters försäljning av mark och byggnader,

med beaktande av övervakningsmyndighetens beslut av den 14 juli 2004 om de genomförandebestämmelser som avses i artikel 27 i del II i protokoll 3 ⁽⁶⁾,

⁽¹⁾ Nedan kallad *övervakningsmyndigheten*.

⁽²⁾ Nedan kallat *EES-avtalet*.

⁽³⁾ Nedan kallat *övervakningsavtalet*.

⁽⁴⁾ Nedan kallat *protokoll 3*.

⁽⁵⁾ Riktlinjer för tillämpning och tolkning av artiklarna 61 och 62 i EES-avtalet och artikel 1 i protokoll 3 till övervakningsavtalet, antagna och utfärdade av övervakningsmyndigheten den 19 januari 1994 (EGT L 231, 3.9.1994, s. 1, och EES-supplement nr 32, 3.9.1994, s. 1). Riktlinjerna ändrades senast den 10 juni 2009 (nedan kallade *riktlinjerna för statligt stöd*). En uppdaterad version av riktlinjerna för statligt stöd finns på övervakningsmyndighetens webbplats: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>

⁽⁶⁾ Beslut nr 195/04/KOL av den 14 juli 2004 (EUT L 139, 25.5.2006, s. 37, och EES-supplement nr 26, 25.5.2006, s. 1), ändrat genom beslut nr 319/05/KOL av den 14 december 2005 (EUT L 113, 27.4.2006, s. 24, och EES-supplement nr 21, 27.4.2006, s. 46). En konsoliderad version av beslut nr 195/04/KOL finns på övervakningsmyndighetens webbplats: <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>

I. SAKFÖRHÅLLANDEN**1. FÖRFARANDE**

Den 3 mars 2007 mottog övervakningsmyndigheten ett klagomål från föreningen Aksjonsgruppa "Ta vare på trivelige Bryne" beträffande Time kommuns försäljning av fastigheterna 1/152, 1/301, 1/630 och 4/165 i Time kommun till två olika privata enheter, samt Bryne fotbollklubbs försäljning av fastigheten 2/70 (Bryne Stadion, som även omfattar fastigheten 2/32), som kommunen tidigare skänkt till klubben, till en privat investerare (diarienummer 414270). Genom en skrivelse av den 9 maj 2007 ingav den privata investeraren Gunnar Oma ett klagomål till övervakningsmyndigheten beträffande Time kommuns försäljning av en av de ovannämnda fastigheterna, nämligen 4/165.

Efter en skrift- och informationsväxling med de norska myndigheterna ⁽⁸⁾ beslutade övervakningsmyndigheten den 19 december 2007 att inleda ett formellt granskningsförfarande avseende försäljningen av de ovannämnda tomtarna. Övervakningsmyndighetens beslut nr 717/07/KOL om att inleda förfarandet offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* och i EES-supplementet ⁽⁹⁾.

De norska myndigheterna kommenterade beslutet i en skrivelse av den 21 februari 2008 (diarienummer 466024). Övervakningsmyndigheten uppmanade berörda parter att inkomma med synpunkter. Övervakningsmyndigheten tog emot

⁽⁷⁾ EUT C 138, 5.6.2008, s. 30, och EES-supplement nr 31, 5.6.2008, s. 1.

⁽⁸⁾ För närmare uppgifter om skriftväxlingen, se övervakningsmyndighetens beslut nr 17/07/KOL, som offentliggjorts på övervakningsmyndighetens webbplats: http://www.eftasurv.int/fieldswork/fieldstateaid/stateaidregistry/sadecnor07/717_07_col.pdf

⁽⁹⁾ Se fotnot 7.

synpunkter från två berörda parter⁽¹⁰⁾. Genom en skrivelse av den 24 juli 2008 (diarienummer 485974) vidarebefordrade övervakningsmyndigheten dessa synpunkter till de norska myndigheterna. Genom en skrivelse av den 13 augusti 2008 (diarienummer 488289) meddelade de norska myndigheterna övervakningsmyndigheten att de inte hade några ytterligare synpunkter.

2. BESKRIVNING AV DE GRANSKADE TRANSAKTIONERNA

2.1 FÖRSÄLJNINGEN AV FASTIGHETERNA 1/152, 1/301 OCH 1/630 TILL GRUNNSTEINEN AS

Genom ett köpekontrakt av den 25 augusti 2007⁽¹¹⁾ sålde Time kommun fastigheterna 1/152 (1 312 kvadratmeter), 1/301 (741 kvadratmeter) och 1/630 (1 167 kvadratmeter) i centrum av Time kommuns centralort Bryne till den privata fastighetsutvecklaren Grunnsteinen AS. Enligt de förklaringar som lämnats tycks initiativet till kontraktet ha tagits av köparna, och inget offentligt anbudsförfarande utlystes före försäljningen⁽¹²⁾. Grunnsteinen betalade ingenting för fastigheterna utan åtog sig att bygga sammanlagt 65 parkeringsplatser som ersättning för normal betalning för fastigheten⁽¹³⁾. Enligt paragraf 7 i Grunnsteinenkontraktet skulle äganderätten till fastigheten överföras först när parkeringsplatserna färdigställts, senast vid utgången av 2008. Enligt paragraf 1 skulle den underjordiska parkeringen dessutom registreras som en separat fastighet i fastighetsregistret när den återfördes till Time kommun.

Enligt paragraf 1 i kontraktet⁽¹⁴⁾ var fastigheterna vid tiden för kontraktets ikraftträdande detaljplanlagda för boendeparkering och allmän väg/parkering.

Enligt paragraf 1 i kontraktet åtog sig Grunnsteinen AS att bygga *underjordiska* parkeringsplatser på fastighet 1/152, varav 65 stycken skulle överföras till Time kommun efter färdigställandet (paragraferna 1 och 5 i kontraktet). Enligt kommunen bestod betalningen för fastighet 1/152 av de 44 befintliga parkeringsplatserna på fastigheten som kompenseras med de underjordiska parkeringsplatserna. Vad beträffar fastigheterna 1/301 och 1/630 hade kommunen beställt en marknadsvärdering av en av fastigheterna, 1/630, som enligt kommunen utfördes av Eiendomsmegler 1. Värderingen av fastighet 1/630, som resulterade i ett marknadsvärde på 600 norska kronor

(NOK) per kvadratmeter, presenterades för övervakningsmyndigheten innan det formella granskningsförfarandet inleddes⁽¹⁵⁾. Som svar på övervakningsmyndighetens anmodanden lade de norska myndigheterna inledningsvis fram beräkningar som gjorts av byggföretaget Skanska Norge AS, enligt vilka priset för en parkeringsplats i en underjordisk bilparkering skulle vara omkring 150 000 NOK exklusive moms och kostnader för köp/hyra av marken⁽¹⁶⁾. På grundval av dessa uppskattningar hävdade de norska myndigheterna att marknadspriset för fastigheterna 1/301 och 1/630, grundat på marknadsvärderingen, skulle vara 2 516 400 NOK⁽¹⁷⁾, medan värdet av de ytterligare 21 parkeringsplatser som Grunnsteinen åtagit sig att bygga för kommunens räkning uppskattades till 2 625 000 NOK⁽¹⁸⁾. Värdet av dessa två fastigheter skulle alltså kompenseras i sin helhet av Grunnsteinen genom anläggandet av 21 nya parkeringsplatser.

Som svar på övervakningsmyndighetens begäran om upplysningar i beslutet om att inleda det formella granskningsförfarandet har nya marknadsvärderingar av fastigheten och uppskattningar av priset för parkeringen lämnats⁽¹⁹⁾. De nya marknadsvärderingarna gjordes av värderingsföretaget Opak. Med utgångspunkt i markkostnadsmetoden⁽²⁰⁾ kom Opak fram till ett marknadsvärde på 3,2 miljoner NOK för fastigheterna vid försäljning i klump. Enligt Opak är byggnaden på fastighet 1/301 utdömd och måste rivas, vilket utgör en belastning på fastigheten. Rivningskostnaderna uppskattas till 150 000 NOK. I Opaks värdering ingår även kostnadsberäkningar för parkeringsplatserna. Grundat på ett minimum på 25 kvadratmeter per parkeringsplats (vilket krävs enligt statliga föreskrifter) och byggnadskostnader på 5 200 NOK per kvadratmeter (baserat på erfarenhet), kommer Opak fram till ett pris på 130 000 NOK per parkeringsplats, eller 8 450 000 NOK för 65 parkeringsplatser.

2.2 FÖRSÄLJNINGEN AV FASTIGHET 4/165 TILL BRYNE INDUSTRI-PARK AS

Den 31 augusti 2005 undertecknade Time kommun och den privata fastighetsutvecklaren Bryne Industripark AS ett köpekontrakt avseende fastigheten 4/165 på Håland i Time⁽²¹⁾. Fastigheten utgörs av en 56 365 kvadratmeter stor industritomt, och försäljningspriset fastställdes till 4,7 miljoner NOK (eller cirka 83 NOK per kvadratmeter). När kontraktet undertecknades

⁽¹⁰⁾ Diarienummer 484855 (synpunkter från Norges Fotballförbund av den 4 juli 2008), 485026 (synpunkter från advokatbyrån Arntzen de Besche på Bryne fotbollklubb vägnar av den 8 juli 2008) och 485461 (synpunkter från advokatbyrån Selmer på Vålerenga Fotbolls vägnar av den 8 juli 2008).

⁽¹¹⁾ Nedan kallat *Grunnsteinenkontraktet*.

⁽¹²⁾ Norges svar på övervakningsmyndighetens första begäran om upplysningar (diarienummer 427879), svar på fråga 1 e.

⁽¹³⁾ Norges svar på övervakningsmyndighetens första begäran om upplysningar (diarienummer 427879), fråga 1 e.

⁽¹⁴⁾ Norges svar på övervakningsmyndighetens första begäran om upplysningar (diarienummer 427879, bilaga 1).

⁽¹⁵⁾ Norges svar på övervakningsmyndighetens första begäran om upplysningar (diarienummer 427879, bilaga 2). I Norges svar hävdas att marknadsvärderingen gällde fastigheterna 1/301 och 1/630. Detta återspeglas dock inte i den faktiska värderingen, och det antal kvadratmeter som anges där visar inte heller att båda fastigheterna tagits i beaktande.

⁽¹⁶⁾ Norges svar på övervakningsmyndighetens första begäran om upplysningar (diarienummer 427879, bilaga 5).

⁽¹⁷⁾ Detta tycks vara baserat på ett värde av 600 NOK per kvadratmeter plus värdet för en byggnad på fastighet 1/301. Ingen värdering av byggnaden har lagts fram för övervakningsmyndigheten.

⁽¹⁸⁾ Detta baseras på kommunens ursprungliga kostnadsberäkning på 125 000 NOK enligt underlagen för överläggningarna i kommunestyret (diarienummer 413558, s. 16 och 17). Skanskas uppskattning tycks ha erhållits i ett senare skede.

⁽¹⁹⁾ Norges synpunkter på övervakningsmyndighetens beslut om att inleda granskningsförfarandet, diarienummer 466024, bilaga 3.

⁽²⁰⁾ På norska *tomtebelastningsmetoden*.

⁽²¹⁾ Diarienummer 413558, s. 19 och följande.

var området detaljplanlagt för industriändamål, men detaljplanen hade inte antagits på grund av invändningar från Statens vegvesen. Kontraktet innehåller en clawback-klausul (paragraf 7) för Time kommun om fastigheten inte bebyggs eller tagits i bruk fem år efter dagen för besittningstagandet.

När kontraktet ingicks bestod fastigheten av obebyggd mark. I promemorian till kommunestyret, som godkände kontraktet, påpekar kommunförvaltningen att ingående av ett byggnadskontrakt bör vara ett villkor för försäljning av marken. Enligt kommunen antogs den 30 augusti 2007 de nya detaljplanebestämmelserna, enligt vilka fastigheten detaljplanelades för idrottsändamål⁽²²⁾. I köpekontraktet föreskrevs att ett byggnadskontrakt skulle ingås på grundval av detaljplanebestämmelserna. De norska myndigheterna lämnade, tillsammans med synpunkterna på beslutet om att inleda granskningsförfarandet, en beräkning av byggnadskostnaderna som beställts från konsultfirman Asplan Viak och en offert på förarbetet som lämnats av ett lokalt byggföretag⁽²³⁾.

Kommunen bekräftar att inget offentligt anbudsförfarande genomfördes före försäljningen, som kom till stånd på köparens initiativ, men hävdar att marken annonserades ut på dess webbplats under 2003 och 2004. Av den administrativa promemoria som utfärdades före försäljningen framgår att det pris som togs ut baserats på det pris till vilket Time kommun köpte fastigheten 1999, plus kapitalkostnader, kostnader för juridiskt arbete och administrativa kostnader. Priset fastställdes alltså i enlighet med kommunens allmänna princip för försäljning av industrifastigheter, dvs. försäljning till självkostnadspris⁽²⁴⁾.

Klaganden har hävdat att priset för en fastighet av detta slag bör ligga runt 400 NOK per kvadratmeter, grundat på en värdering som uppges ha genomförts av en oberoende värderingsman i januari 2007⁽²⁵⁾. Ingen dokumentation som styrker detta har dock lämnats. Kommunen har hävdat att marknadspriset skulle ligga mellan 80 och 115 NOK per kvadratmeter i området, grundat på försäljning av liknande fastigheter mellan privata parter i regionen⁽²⁶⁾. Som svar på övervakningsmyndighetens begäran om upplysningar i beslutet om att inleda det formella granskningsförfarandet har de norska myndigheterna lämnat en marknadsvärdering som gjorts av Opak. Opaks värdering avser marken enligt den detaljplanläggning som gällde när kontraktet ingicks, dvs. för industriändamål och inte för idrottsändamål, i enlighet med de senare detaljplanebestämmelserna. Värderingen baseras inte på exploateringsmetoden utan på försäljningsvärdet, definierat som "det pris som flera oberoende berörda parter tros vara villiga att betala på värderingsdagen". I det aktuella fallet

har detta pris fastställts med hänvisning till det försäljningspris som erhållits för "jämförbara fastigheter i området". Värderingens slutsats är att marknadspriset inte kan fastställas med säkerhet men sannolikt skulle ligga mellan 80 och 100 NOK per kvadratmeter.

2.3 FÖRSÄLJNINGEN AV FASTIGHETERNA 2/70 OCH 2/32 TILL BRYNE FOTBALLKLUBB

2.3.1 Köpekontraktet

Genom ett avtal av den 8 augusti 2003⁽²⁷⁾ överförde Time kommun äganderätten till Bryne Stadion, fastigheterna 2/32 och 2/70, ett område på cirka 53 000 kvadratmeter, till Bryne fotbollklubb (Bryne FK)⁽²⁸⁾. Byggnaderna på tomten (inklusive fotbollsläktaren) tillhörde redan fotbollsklubben, och det fanns avtal om tomträttsavgäld⁽²⁹⁾. En byggnad som inte tillhör Bryne fotbollklubb tycks stå kvar på tomten, och det förutsågs att klubben skulle ta över kommunens rättigheter enligt hyreskontraktet med byggnadens ägare⁽³⁰⁾.

Enligt paragraf 2 i Bryneavtalet ska fastigheterna 2/32 och 2/70 överföras till Bryne FK utan ersättning. Kommunen stod dessutom för alla kostnader i samband med överföringen av fastigheten, t.ex. avstyckning, mätning osv. Fastigheten omfattar omkring 53 000 kvadratmeter, och i avtalet sägs uttryckligen att den i första hand ska användas för idrottsändamål.

Av paragraf 1 i avtalet framgår att fotbollsklubben begärt att äganderätten till marken skulle överföras. Syftet var att öka klubbens tillgångar för att den skulle kunna uppgradera fotbollsplanen i enlighet med de gällande kraven för planer som ska användas i Tippeligaen (den högsta divisionen i Norge). I de pm som upprättats av kommunen anges att det var nödvändigt för klubben att kunna ställa fastigheten som säkerhet för skulder, även om dess värde sannolikt skulle minska på grund av avtalsbestämmelsen om att den bara får användas för idrottsändamål.

Som svar på övervakningsmyndighetens begäran om upplysningar i beslutet om att inleda det formella granskningsförfarandet har de norska myndigheterna lämnat en marknadsvärdering av stadiontomten vid tiden för överföringen. Värderingen genomfördes av Opak. Opak kommer fram till ett försäljningsvärde på 2 650 000 NOK, baserat på en värdering av marken som mark avsedd för idrottsanläggningar.

⁽²⁷⁾ Nedan kallat *Bryneavtalet*.

⁽²⁸⁾ Diarienummer 413558, s. 29, och Norges svar på övervakningsmyndighetens första begäran om upplysningar (diarienummer 427879, bilaga 29). Av försäljningsunderlagen framgår att kommunen i sin tur köpt marken från fotbollsklubben för 1 miljon NOK 1996. Övervakningsmyndigheten har inga närmare uppgifter om denna försäljning.

⁽²⁹⁾ Avtal om tomträttsavgäld som lämnats av Norge, bilagorna 18 och 19 till Norges svar på övervakningsmyndighetens första begäran om upplysningar (diarienummer 427879).

⁽³⁰⁾ Se bilaga 24 till Norges svar på övervakningsmyndighetens första begäran om upplysningar (diarienummer 427879).

⁽²²⁾ Norges synpunkter på övervakningsmyndighetens beslut om att inleda granskningsförfarandet, diarienummer 466024, fotnot 9.

⁽²³⁾ Norges synpunkter på övervakningsmyndighetens beslut om att inleda granskningsförfarandet, diarienummer 466024, bilagorna 8 och 9.

⁽²⁴⁾ Diarienummer 413558, s. 16 och 17.

⁽²⁵⁾ Se diarienummer 413558 (ursprungligt klagomål), upprepat i Aktionsgrupps synpunkter på Norges svar, diarienummer 477440.

⁽²⁶⁾ Norges svar på övervakningsmyndighetens första begäran om upplysningar (diarienummer 427879, bilagorna 13–17).

Klaganden har hävdad att Bryne FK 2007 planerade att sälja stadion till Forum Jæren för 50 miljoner NOK. Ett nytt stadion skulle byggas på Håland, på mark som köpts från Bryne Industripark AS (se ovan). Som svar på övervakningsmyndighetens begäran om upplysningar bekräftade de norska myndigheterna att en avsiktsförklaring undertecknats mellan Bryne FK och Forum Jæren gällande fastighet 2/70, men de kunde inte lämna någon kopia av denna. Dessa transaktioner tycks dock ha återkallats 2008, eftersom byggnadskostnaderna för det planerade stadion på Håland visade sig bli avsevärt högre än väntat ⁽³¹⁾.

2.3.2 Bryne FK

Mottagaren av marken, Bryne FK, är en lokal fotbollsklubb som för närvarande spelar i den så kallade Adeccoligaen (division 1). Bryne FK är registrerad i bolagsregistret som en ideell organisation ⁽³²⁾, men fotbollsklubben har också startat ett aktiebolag, Bryne Fotball AS.

Enligt de upplysningar som lämnats av de norska myndigheterna ⁽³³⁾ ingick klubben och aktiebolaget 2001 ett samarbetsavtal grundat på ett standardavtal som utarbetats av Norges Fotballforbund gällande samarbete mellan ett lags kommersiella och icke-kommersiella delar. Enligt avtalet ⁽³⁴⁾ ansvarade aktiebolaget Bryne Fotball ASA vid den aktuella tidpunkten för följande ekonomiska verksamheter: sponsoravtal, försäljning av medie- och tv-rättigheter och annonsutrymme, försäljning och licensiering av supporterartiklar, användning av tränare och spelare för reklamsyften, kommersiellt utnyttjande av klubbens namn och logotyp, biljettförsäljning till klubbens hemmamatcher och avtal gällande bingo- och bingo- och andra sidan ansvarade för alla idrottsrelaterade frågor som träning och laguttagningar, matchkalendern och själva matcherna, researrangemang för spelare, rättigheter och skyldigheter gentemot spelare, medlemmar, andra organisationer och statliga myndigheter som klubben ålagts genom föreskrifter och lagar för idrottsföreningar, medlemsavgifter och mindre omfattande kommersiell verksamhet som lotterier under matcher samt driften av stadion.

Enligt samarbetsavtalet hade Bryne Fotball ASA det ekonomiska ansvaret för spelarna ⁽³⁵⁾. Bryne Fotball ASA betalade dessutom inköpspriset för spelarna eller, alternativt, en summa till Bryne FK när en spelare värvades till elitlaget från något av klubbens juniorlag. Aktiebolaget skulle också behålla nettovinsten när dessa kostnader betalats. Slutligen betalade aktiebolaget en avgift

på 150 000 NOK per år till Bryne FK för hyran av stadion, 10 000 NOK per officiell fotbollsmatch och en avgift för medierättigheter, sponsorrättigheter osv.

I enlighet med NFF:s allmänna regler var det dock Bryne FK som formellt ingick spelarnas anställningskontrakt, och klubben var också formellt part i kontrakt avseende försäljning, köp och hyra av spelare. Klubben ansvarade dessutom för de rent idrottsliga frågorna (träning, uttagning osv.).

Under våren 2004 omorganiserades klubben och företaget. All verksamhet i Bryne ASA överfördes till Bryne FK, och Bryne Fotball ASA ändrade företagsform och blev Bryne Fotball AS, vars enda syfte var att betala av skulder. Skulderna tycks ha betalats under 2006 ⁽³⁶⁾. För närvarande sker alltså all verksamhet, både den ekonomiska och den övriga, inom Bryne FK.

3. SYNUNKTER FRÅN DE NORSKA MYNDIGHETERNA

De norska myndigheterna har lämnat synpunkter på beslutet om att inleda det formella granskningsförfarandet.

3.1 SYNUNKTER PÅ FÖRSÄLJNINGEN AV FASTIGHETERNA 1/152, 1/301 OCH 1/630 TILL GRUNNSTEINEN AS

De norska myndigheterna lämnade tillsammans med sina synpunkter också en marknadsvärdering av fastigheten, inklusive en värdering av priset för de underjordiska parkeringsplatserna.

De norska myndigheterna anser att fastigheten inte skänktes bort utan ersättning, utan att ersättningen till kommunen utgjordes av byggnationen av den underjordiska parkeringen. Inget statligt stöd skulle därmed ha förekommit om kostnaden för byggnationen av parkeringsplatserna motsvarar minst värdet av de fastigheter som överfördes till Grunnsteinen AS.

I det avseendet hänvisar de norska myndigheterna till den marknadsvärdering som genomförts av Opak, enligt vilken det sammanlagda värdet av de fastigheter som överförts till Grunnsteinen låg mellan 4 510 000 och 5 636 000 NOK. Vidare uppskattar Opak kostnaden för att bygga parkeringsplatserna i den underjordiska parkeringen till 8 450 000 NOK, baserat på erfarenheter från liknande projekt, vilket utgör normal praxis i branschen. De norska myndigheterna påpekar dessutom att byggföretaget Skanska på samma grunder uppskattade kostnaden för att bygga en parkeringsplats till 150 000 NOK, eller 9 750 000 NOK för 65 parkeringsplatser.

⁽³⁶⁾ Norges svar på övervakningsmyndighetens första begäran om upplysningar (diarienummer 427879, bilaga 22).

⁽³¹⁾ Bryne FK:s synpunkter på beslutet om att inleda det formella granskningsförfarandet (diarienummer 485026).

⁽³²⁾ Norges svar på övervakningsmyndighetens första begäran om upplysningar (diarienummer 427879, bilaga 21).

⁽³³⁾ Norges synpunkter på beslutet om att inleda det formella granskningsförfarandet, skrivelse av den 21 februari 2008 (diarienummer 466024).

⁽³⁴⁾ Bilaga 13 till Norges synpunkter på beslutet om att inleda det formella granskningsförfarandet, skrivelse av den 21 februari 2008 (diarienummer 466024).

⁽³⁵⁾ Aktiebolaget stod för spelarnas löner och för löner till sjukgymnaster, tränare och annan stödpersonal, arbetsgivaravgifter, inköp och underhåll av utrustning som behövs vid träning och matcher, tränings- samt resekostnader för lagen i samband med bortamatcher.

Med utgångspunkt i dessa siffror anser de norska myndigheterna att kostnaden för parkeringen med räge kompenserar värdet för fastigheten och att inget statligt stöd därför förekommit.

3.2 SYNPKUNKTER PÅ FÖRSÄLJNINGEN AV FASTIGHET 4/165 TILL BRYNE INDUSTRIPARK AS

Även när det gäller försäljningen av fastighet 4/165 till Bryne Industripark AS, har en marknadsvärdering genomförd av Opak lämnats. De norska myndigheterna har påpekat att Opak värderat marken i enlighet med de föreskrifter som gällde då, dvs. obebyggd mark som reserverats för industriändamål i kommunens översiktsplan men som inte omfattas av någon detaljplan. De norska myndigheterna anser att det saknar betydelse att ett förslag till detaljplan lagts fram och sedan dragits tillbaka, och att en ny detaljplanläggning av området för idrottsändamål gjordes senare, så länge det inte fanns någon gällande detaljplan vid tiden för transaktionen.

Mot denna bakgrund betonar de norska myndigheterna att det pris som faktiskt betalats av Bryne Industripark, nämligen 4 700 000 NOK (motsvarande 83 NOK per kvadratmeter), ligger inom det godtagbara prisintervallet enligt Opaks marknadsvärdering, dvs. 4 510 000–5 636 000 NOK (eller 80–100 NOK per kvadratmeter). De norska myndigheterna tillstår att det pris som betalats ligger inom den lägre delen av det godtagbara prisintervallet som Opak kommit fram till men hävdar ändå att inget stöd kan ha förekommit så länge det pris som betalats inte avsevärt avviker från de beräknade värdena, eftersom värdet av obebyggd mark som inte omfattas av en detaljplan under alla omständigheter är osäkert.

3.3 SYNPKUNKTER PÅ FÖRSÄLJNINGEN AV FASTIGHETERNA 2/70 OCH 2/32 TILL BRYNE FK

När det gäller försäljningen av fastigheterna 2/70 och 2/32 har de norska myndigheterna hävdats att den första fråga som måste bedömas är huruvida Bryne FK beviljats en ekonomisk fördel genom transaktionen. I den bifogade marknadsvärderingen har Opak uppskattat värdet av den fastighet där stadion är byggt till mellan 2 385 000 och 2 915 000 NOK. Eftersom ingen ersättning betalades för fastigheten medger de norska myndigheterna att Bryne FK fått en ekonomisk fördel motsvarande fastighetens värde enligt Opaks uppskattning.

Trots att Bryne FK beviljats en fördel menar de norska myndigheterna att transaktionen inte innefattade stöd i den mening som avses i artikel 61.1 i EES-avtalet. Enligt deras mening var Bryne FK vid tiden för transaktionen inte ett företag i den mening som avses i EES-avtalets bestämmelser om statligt stöd. Denna ståndpunkt baseras på klubbens organisationsstruktur vid tiden för transaktionen. Bryne FK bedrev vid den tiden bara icke-kommersiell och icke-professionell verksamhet, medan den kommersiella verksamheten och de ekonomiska riskerna och vinsterna i anslutning till klubbens professionella fotbollslag var förlagda till Bryne Fotball ASA.

När det gäller eventuellt statligt stöd till Bryne Fotball ASA hävdar Norge att det var uteslutet genom villkoren i samarbetsavtalet. Enligt avtalet skulle Bryne Fotball ASA betala en årsavgift på 150 000 NOK till Bryne FK för användningen av stadion, plus 10 000 NOK per officiell match. Avtalet skulle alltså garantera att den ekonomiska fördelen till följd av överföringen av marken endast skulle komma Bryne FK till del.

Vad beträffar sammanslagningen av Bryne Fotball ASA och Bryne FK, som skedde omkring ett halvår efter det att fastigheten överfördes, menar de norska myndigheterna att det inte kan förutsättas att den fördel som beviljats av kommunen automatiskt kommer att uppstå i proportion till klubbens kommersiella verksamhet, som en följd av sammanslagningen. I stället måste den nuvarande ekonomiska verksamheten analyseras i detalj för att en fördelningsnyckel ska kunna fastställas för fördelningen mellan den ekonomiska och den övriga verksamheten.

4. SYNPKUNKTER FRÅN TREDJE PARTER

4.1 SYNPKUNKTER FRÅN BRYNE FK

Bryne FK har lämnat synpunkter på överföringen av fastigheten och klubbens organisationsstruktur och verksamhet.

Klubben förklarar, i linje med vad som anges ovan, att dess organisationsstruktur ändrades när Bryne FK och Bryne Fotball ASA gick samman 2004. I dag sker all verksamhet inom Bryne FK. Klubben har dock ingått ett back-to-back-avtal med företaget Klubbinvest AS, som bär den ekonomiska risken för kontrakten med de professionella fotbollsspelarna.

Vidare påpekar klubben att den gjorde negativa resultat 2005, 2006 och 2007, och att huvuddelen av verksamheten är icke-kommersiell och främst avser unga fotbollsspelare. Av sammanlagt 2 047 aktivitetstimmar i klubben ⁽³⁷⁾ står den ekonomiska verksamheten bara för omkring 230 timmar, eller 11 % av den totala siffran. All icke-ekonomisk verksamhet äger rum i de anläggningar som är belägna på den mark som överfördes till klubben genom avtalet från 2003.

När det gäller överföringen av äganderätten till stadionanläggningen understryker klubben att endast marken överfördes 2003, eftersom klubben redan ägde byggnaderna och anläggningarna. Klubben hänvisar dessutom till ett hyreskontrakt som Time kommun ingått i sin egenskap av tidigare ägare till fastigheten, varigenom ett visst område på den mark som överfördes reserveras för parkering för en period på 99 år. Klubben anser att långtidshyreskontraktet minskar fastighetens värde avsevärt och att Opak inte tagit hänsyn till detta.

⁽³⁷⁾ Baserat på en tabell som lämnats av Bryne FK (ingår i diarienummer 485026), som visar antalet aktivitetstimmar fördelat på åldersgrupp, månad och typ av aktivitet (träning, match osv.).

Enligt klubbens mening var Bryne FK inte ett företag vid tiden för överföringen av marken, på grund av den organisationsstruktur som gällde då och det samarbetsavtal som beskrivs ovan. Eftersom frågan om stöd bör bedömas vid tidpunkten för överföringen har inget statligt stöd förekommit. När det gäller fastighetens värde noterar klubben att det negativa värdet av hyreskontraktet, enligt vilket delar av marken reserveras för parkering, gör att det faktiska värdet för den mark som överförs är betydligt lägre än vad Opak kommit fram till. Om övervakningsmyndigheten skulle komma fram till att överföringen faktiskt innefattar statligt stöd bör stödsinslaget därför vara av mindre betydelse.

4.2 SYNUNKTER FRÅN NORGES FOTBALLFORBUND

Norges Fotballforbund (NFF) har lämnat synpunkter som rör den norska fotbollens organisation generellt sett, men har avstått från att specifikt kommentera det aktuella ärendet.

NFF förklarar att den är en av Norges största ideella organisationer med över 500 000 medlemmar, varav 400 000 aktiva fotbollsspelare. Rekrytering och utveckling av spelare på alla nivåer är förbundets kärnverksamhet.

NFF strävar därför efter att se till att ändamålsenliga anläggningar finns över hela landet.

NFF påpekar att det i princip är statens ansvar att erbjuda och organisera idrottsaktiviteter för barn och ungdomar i deras lokalsamhällen. Byggnation av nya anläggningar kräver alltså bidrag från både idrottssamfundet och de offentliga myndigheterna. I själva verket anser NFF att klubbarna i hög grad bidrar till den allmänna uppgiften, även om deras bidrag aldrig kvantifierats. En ytterligare behållning av de insatser som riktas mot barn och ungdomar är att det skapas en kanal för rörlighet mellan breddfotboll och professionell fotboll. Solidaritet med lokala klubbar är alltid en viktig målsättning, även när intäkter genereras genom försäljning av medierättigheter på nationell eller europeisk nivå.

4.3 SYNUNKTER FRÅN VÅLERENGA FOTBALL

Vålerenga Fotball har genom sitt rättsliga ombud advokatbyrån Selmer lämnat allmänna synpunkter på frågan om överföring av mark till fotbollsklubbar för byggnation av fotbollsplaner. Enligt Vålerenga är detta en fråga av praktisk betydelse som sannolikt kan uppstå på nytt i framtiden.

Mot den bakgrunden framhåller klubben sex frågor som kan vara av betydelse i sådana här ärenden. För det första betonas vikten av att ha separat bokföring för klubbens kommersiella och icke-kommersiella del. För det andra hävdar Vålerenga att en klubb som äger ett stadion som hyrs ut ändå kan falla utanför definitionen av ett företag, förutsatt att den bara fungerar som "passiv ägare". För det tredje anser Vålerenga att det

förutsatts att byggnation och drift av fotbollsstadion inte påverkar handeln. För det fjärde menar man att fotbollsstadion kan ses som social infrastruktur. För det femte bör marknadshyran för ett fotbollsstadion fastställas med utgångspunkt i vad köpare är villiga att betala, inte med utgångspunkt i om investeringen kommer att återbetalas. För det sjätte har den skyldighet att bygga och driva ett fotbollsstadion som är förknippad med den mark som överförs ett negativt värde, vilket betyder att klubben inte får någon ekonomisk fördel.

II. BEDÖMNING

1. FÖREKOMST AV STATLIGT STÖD

Artikel 61.1 i EES-avtalet har följande lydelse:

"Om inte annat föreskrivs i detta avtal, är stöd som ges av EG-medlemsstater, Eftastater eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med detta avtal i den utsträckning det påverkar handeln mellan de avtalsslutande parterna."

Av denna bestämmelse följer att följande villkor måste vara uppfyllda för att statligt stöd i den mening som avses i EES-avtalet ska förekomma:

- Stödet måste beviljas med hjälp av *statliga medel*.
- Stödet måste gynna vissa företag eller viss produktion, dvs. åtgärden måste ge ett *företag* en *ekonomisk fördel*.
- Åtgärden måste vara *sektiv* i den mening som avses i EES-avtalet.
- Stödet måste kunna *snedvrida konkurrensen* och *påverka handeln* mellan de avtalsslutande parterna.

En individuell bedömning av om dessa villkor är uppfyllda måste göras för var och en av de transaktioner som beskrivs ovan.

2. FÖRSÄLJNINGEN AV FASTIGHETERNA 1/152, 1/301 OCH 1/630 TILL GRUNNSTEINEN AS

I beslutet om att inleda det formella granskningsförfarandet uttryckte övervakningsmyndigheten tvivel på att transaktionen skett på marknadsmässiga villkor. Övervakningsmyndigheten medgav att en transaktion varvid det pris som betalas för fastigheten utgörs av en skyldighet att bygga en underjordisk fastighet för kommunens räkning i princip kan ske på marknadsmässiga villkor. För att övervakningsmyndigheten skulle kunna så fast att så var fallet skulle det dock krävas en marknadsvärdering av fastigheten och ett tillförlitligt fastställande av marknadspriset för byggnationen av parkeringsplatser.

Övervakningsmyndigheten påpekade dessutom i beslutet om att inleda granskningsförfarandet att den marknadsvärdering som de norska myndigheterna lämnat i det skedet, som genomförts av Eiendomsmegler 1, bara omfattade en av fastigheterna i fråga. Övervakningsmyndigheten ifrågasatte också tillförlitligheten hos marknadsvärderingen av fastighet 1/630, eftersom den inte innefattade någon redogörelse för den metod som använts eller någon beskrivning av fastighetens egenskaper, som var avgörande för resultatet.

Övervakningsmyndigheten konstaterade också att transaktionen påverkade handeln och konkurrensen i EES.

Efter övervakningsmyndighetens beslut om att inleda granskningsförfarandet har de norska myndigheterna lämnat en ny marknadsvärdering av fastigheterna, tillsammans med en värdering av kostnaderna för byggnation av parkeringsplatserna, som gjorts av Opak. Övervakningsmyndigheten konstaterar att det inte kan hävdas att Grunnsteinen beviljats en fördel om det kan visas att värdet av fastigheten var detsamma som eller lägre än det negativa värdet av skyldigheten att bygga den underjordiska parkeringen. För att undersöka om så var fallet måste det göras en bedömning av tillförlitligheten hos Opaks rapport med hänvisning till den metod som anges i riktlinjerna för inslag av stöd vid statliga myndigheters försäljning av mark och byggnader.

2.1 BEDÖMNING AV OPAK:s RAPPORT

Enligt riktlinjerna för inslag av stöd vid statliga myndigheters försäljning av mark och byggnader bör fastighetens marknadsvärde fastställas på grundval av allmänt accepterade marknadsindikatorer och värderingsstandarder av en värderingsman med gott anseende, som bör vara oberoende vid fullgörandet av sina uppgifter. Slutligen bör den ekonomiska nackdelen av särskilda förpliktelser utvärderas separat och får räknas av mot försäljningspriset ⁽³⁸⁾.

Värderingsman med gott anseende

Värderingen genomfördes av Opak, ett företag som arbetar med byggläggning, tjänster för villaägarföreningar och tillgångsvärdering. Rapporten i fråga sammanställdes av Jacob Aarsheim.

Enligt riktlinjerna för statligt stöd är en "värderingsman" en person med gott anseende som innehar en lämplig examen från en erkänd utbildningsanstalt eller en motsvarande akademisk kvalifikation och har lämplig erfarenhet och besitter kompetens i fråga om värdering av mark och byggnader på orten och för den ifrågakommande egendomen.

De norska myndigheterna har förklarat att Opak, och i synnerhet Jacob Aarsheim, har stor erfarenhet av värdering av fastigheter av detta slag i Jærenområdet. Deras försäkringar styrks av

Jacob Aarsheims meritförteckning, som fogats till de norska myndigheternas synpunkter till övervakningsmyndigheten ⁽³⁹⁾. Jacob Aarsheim har omfattande erfarenhet och är dessutom utbildad i byggnadsteknik. Det finns alltså ingen anledning att tro att Opak och Jacob Aarsheim inte uppfyller kriterierna i riktlinjerna och har gott anseende.

Värderingsmannens oberoende

I riktlinjerna för statligt stöd anges följande: "Värderingsmannen bör vara oberoende vid fullgörandet av sina uppgifter, dvs. offentliga myndigheter bör inte ha rätt att utfärda föreskrifter beträffande resultatet av värderingen."

I rapporten beskrivs syftet med värderingen samt anges att Jacob Aarsheim och ytterligare en person från Opak deltog vid besöket på fastigheten. Dessutom bifogas en detaljerad beskrivning av den metod som använts. Övervakningsmyndigheten ser därför ingen anledning att betvivla att värderingsmannen fullgjorde sin uppgift helt oberoende i den mening som avses i riktlinjerna.

Fastställande av marknadsvärdet på grundval av allmänt accepterade marknadsindikatorer och värderingsstandarder

I riktlinjerna definieras "marknadsvärde" som "det pris som mark och byggnader på värderingsdagen skulle betinga vid en privat försäljning mellan en villig säljare och en oberoende köpare, under antagandet av att egendomen offentligt utbjuds till salu, att marknadsförhållandena möjliggör försäljning i normal ordning och att det med beaktande av egendomens art står en skälig tidsrymd till förfogande för förhandling av köpet".

I OPAK:s rapport anges bl.a. följande utgångspunkter och antaganden:

- Ägaren är positiv till försäljningen.
- Fastigheten kan fritt bjudas ut till försäljning under en skälig tidsperiod.
- De köpare som är villiga att betala abnormt höga priser på grund av "särskilda intressen" beaktas inte.

(...)

- Värderingen genomförs i enlighet med Opaks rutiner för marknadsvärderingar och marknadsvärderingskurser som ges av UiS.

⁽³⁸⁾ Riktlinjer för inslag av stöd vid statliga myndigheters försäljning av mark och byggnader, avsnitt 2.2 a–c.

⁽³⁹⁾ Norges synpunkter på övervakningsmyndighetens beslut om att inleda granskningsförfarandet, diarienummer 466024, s. 8 och bilaga 5 (meritförteckning).

Eftersom byggnaden på marken är utdömd och måste rivas har Opak uppskattat värdet av fastigheterna som obebyggd mark. Den metod som använts kallas "markkostnadsmetoden" och beskrivs på följande sätt:

"Fastighetsvärdering är beroende av fastighetens förväntade användning och utvecklingspotential, inklusive förväntade vinster. En direkt parameter för detta är markkostnaderna, dvs. skillnaden mellan marknadsvärdet för den helt bebyggda fastigheten och totala byggnadskostnader inklusive vinstmarginal men exklusive markkostnad, dividerat med antalet kvadrater golvytta inomhus, exklusive källare" ⁽⁴⁰⁾. Vidare förklaras att markkostnaden kommer att vara beroende av efterfrågan på byggnader i området, byggnadskostnader och tillämpliga detaljplanebestämmelser. Vid värderingen kommer hänsyn också att tas till erfarenheter från försäljning av jämförbar mark i området.

Med tillämpning av denna metod kommer Opak i sin rapport fram till att 3,2 miljoner NOK är en rimlig uppskattning av försäljningspriset.

Övervakningsmyndigheten har tidigare, i sitt beslut gällande försäljningen av universitetsbibliotekets byggnad i Oslo kommit fram till att markkostnadsmetoden är en godtagbar metod för tomter utan befintliga byggnader ⁽⁴¹⁾. Norges TakseringsForbund (NTF) hänvisar på sin webbplats ⁽⁴²⁾ i första hand till andra metoder, t.ex. nettokapitaliseringsmetoden, kassaflödesmetoden och metoden med tekniskt värde. Dessa metoder förutsätter dock att det finns en befintlig byggnad på marken. Eftersom byggnaden på marken i fråga är utdömd anser övervakningsmyndigheten att markkostnadsmetoden är en godtagbar värderingsmetod för de tre fastigheterna.

Den ekonomiska nackdelen av särskilda förpliktelser

I riktlinjerna anges följande: "Särskilda förpliktelser som är förbundna med fastigheten och inte med köparen eller hans ekonomiska verksamhet får kopplas till överlåtelsen för att tillvarata samhällsintresset förutsatt att alla tänkbara köpare är skyldiga och i princip i stånd att uppfylla dem, oberoende av om de driver en rörelse eller inte och vad slags rörelse det i så fall är. Den ekonomiska nackdelen av sådana förpliktelser bör utvärderas separat av oberoende värderingsmän och får räknas av mot försäljningspriset."

Övervakningsmyndigheten anser att skyldigheten att bygga en underjordisk parkering är en sådan särskild förpliktelse, som inte är förbunden med köparen. Rivningskostnaderna för den utdömda byggnaden kan också värderas och räknas av enligt samma principer.

Vad beträffar skyldigheten att bygga de underjordiska parkeringsplatserna är kostnadsberäkningen baserad på de riktlinjer som utfärdats av offentliga myndigheter och ett oberoende forskningsinstitut ⁽⁴³⁾, enligt vilka det krävs 25 kvadrater per parkeringsplats, och på erfarenheter när det gäller byggnadskostnader för underjordiska parkeringar. Enligt Opak är denna kostnadsberäkningsmetod normal praxis i branschen. På så sätt kommer Opak fram till ett pris på 130 000 NOK per parkeringsplats, eller 8 450 000 NOK för 65 parkeringsplatser, exklusive moms och markkostnader.

Rivningskostnaderna, inklusive avgifter för insamling och sortering av avfall, har fastställts med utgångspunkt i erfarenheter från liknande rivningsarbeten. Opak uppskattar dessa kostnader till omkring 150 000 NOK.

Övervakningsmyndigheten erinrar om att den visserligen är skyldig att bedöma innehållet i expertutlåtanden som lämnats av externa parter, men att den inte är skyldig att anlita egna utomstående värderingsmän ⁽⁴⁴⁾. Efter att ha granskat kostnadsberäkningarna, som gjorts av en oberoende expert med tillräcklig teknisk kunskap inom ramen för en marknadsvärdering av fastigheten som sådan, och på grundval av en inspektion av fastigheten, anser övervakningsmyndigheten att dessa beräkningar är förenliga med riktlinjerna för statligt stöd. De beräknade kostnaderna får alltså räknas av mot försäljningspriset.

2.2 SLUTSATS OM INSLAGET AV STATLIGT STÖD VID FÖRSÄLJNINGEN AV FASTIGHETERNA 1/152, 1/301 OCH 1/630 TILL GRUNNSTEINEN AS

På grundval av ovanstående bedömning av Opaks rapport drar övervakningsmyndigheten slutsatsen att transaktionen inte ger Grunnsteinen AS någon ekonomisk fördel, eftersom den ekonomiska nackdelen av skyldigheten att bygga de underjordiska parkeringsplatserna och rivningskostnaden för den utdömda byggnaden uppskattas till sammanlagt 8,6 miljoner NOK, och fastighetens värde uppskattas till 3,2 miljoner NOK. Eftersom det negativa värdet av den ekonomiska nackdelen avsevärt överstiger det positiva värdet av fastigheten påverkas denna slutsats inte av någon rimlig felmarginal eller av Opaks påpekande att värdering av sådana fastigheter är mycket osäker.

Övervakningsmyndigheten noterar dock att skillnaden mellan värdet av den skyldighet som Grunnsteinen påtar sig och fastighetens värde är så stor att det kan tyda på att det marknadsvärde som Opak kommit fram till skulle kunna vara osäkert. Med tanke på den stora differensen skulle inte ens en anseilig justering av de värden som Opak kommit fram till leda till slutsatsen att Grunnsteinen beviljats en fördel.

Övervakningsmyndigheten drar därför slutsatsen att överföringen av fastigheterna 1/152, 1/301 och 1/360 till Grunnsteinen inte innefattade statligt stöd i den mening som avses i artikel 61.1 i EES-avtalet.

⁽⁴⁰⁾ Opaks värdering av fastigheterna 1/152, 1/301 och 1/630 (bilaga 3 till diarienummer 466024).

⁽⁴¹⁾ Övervakningsmyndighetens beslut nr 170/05/KOL av den 29 juni 2005 om försäljning av offentligägd egendom – universitetsbibliotekets byggnad och del av grannfastighet i Oslo.

⁽⁴²⁾ <http://www.ntf.no/naring.aspx>

⁽⁴³⁾ Norges byggforskningsinstitut och Statens vegvesen.

⁽⁴⁴⁾ Mål T-274/01, Valmont Nederland BV mot kommissionen, REG 2004, s. II-3145, punkt 72.

3. FÖRSÄLJNINGEN AV FASTIGHET 4/165 TILL BRYNE INDUSTRIPARK AS

I beslutet om att inleda den formella granskningen ställde sig övervakningsmyndigheten tvivlande till att priset på 4,7 miljoner NOK för den 56 000 kvadratmeter stora fastigheten motsvarade marknadspriset. Övervakningsmyndighetens tvivel baserades bl.a. på kommunens påstående att fastigheten sålts till självkostnadspris – en standpunkt som man senare frångick eftersom den troddes innebära att marken sålts för billigt. Efter att ingen marknadsvärdering genomförts lät sig övervakningsmyndigheten inte heller övertygas av jämförelsen med försäljning av andra fastigheter i regionen.

Som svar på övervakningsmyndighetens begäran om upplysningar i beslutet om att inleda granskningsförfarandet har de norska myndigheterna lämnat en marknadsvärdering av fastigheten som gjorts av Opak. Det måste alltså övervägas om den värdering som lämnats uppfyller kraven i övervakningsmyndighetens riktlinjer.

3.1 BEDÖMNING AV OPAK:s RAPPORT

Enligt övervakningsmyndighetens riktlinjer för statligt stöd bör fastighetens marknadsvärde fastställas på grundval av allmänt accepterade marknadsindikatorer och värderingsstandarder av en värderingsman med gott anseende, som bör vara oberoende vid fullgörandet av sina uppgifter.

Värderingsman med gott anseende

Opaks, och i synnerhet Jacob Aarsheims, kvalifikationer och anseende har bedömts ovan. Mot bakgrund av den bedömningen anser övervakningsmyndigheten att även rapporten avseende fastighet 4/165 sammanställts av en värderingsman med gott anseende.

Värderingsmannens oberoende

Övervakningsmyndigheten har inte upptäckt något som tyder på att värderingsmannen inte var oberoende. Jacob Aarsheim tillhör en välkänd värderingsfirma som inte har några formella förbindelser med kommunen. I rapporten anges också syftet med värderingen, det bekräftas att Jacob Aarsheim har besökt fastigheten, och den metod som använts beskrivs i detalj. Övervakningsmyndigheten har därför ingen anledning att betvivla att värderingen genomfördes helt oberoende av eventuella uppmaningar från kommunen gällande resultatet av värderingen.

Fastställande av marknadsvärdet på grundval av allmänt accepterade marknadsindikatorer och värderingsstandarder

Såsom förklaras ovan baserar Opak sina värderingar på ett antal antaganden, bl.a. att säljaren är villig att sälja och att fastigheten kan bjudas ut till försäljning under en skäligen tidsperiod.

Opak har uppskattat fastighetens värde med utgångspunkten att den inte omfattades av någon detaljplan utan bara av en allmän reservation för industriändamål. Skälet till detta är att den föreslagna detaljplanen, där fastigheten betecknats som industri-mark, återkallades innan kontraktet undertecknats, på grund av invändningar från Statens vegvesen⁽⁴⁵⁾. Den detaljplan som senare antogs skilde sig enligt Opak stort från den plan som återkallats, eftersom området detaljplanlagts för idrottsändamål och inte industriändamål.

I rapporten definieras försäljningsvärdet som "det pris som flera oberoende potentiella köpare som är intresserade av fastigheten är villiga att betala på värderingsdagen". När det gäller Hålandsmarka tillämpar Opak varken markkostnadsmetoden eller någon av de metoder som NTF förespråkar för byggnader, i motsats till vad som skedde vid värderingen av de fastigheter som överförts till Grunnsteinen. I stället bestäms priset genom jämförelse med liknande tomter som sålts i området (komparativa försäljningsvärden).

Opak uppger att jämförbara priser i området varierar mellan 80 NOK per kvadratmeter (försäljning mellan en privat part och kommunen) och 115 NOK per kvadratmeter (försäljning mellan två privata parter). Opak hänvisar också till ett omvärderingsbeslut i Stavanger, enligt vilket priset för tomter som reserverats för bostadsbyggande i ett mycket centralt läge fastställdes till 140 NOK per kvadratmeter. Enligt Opak skulle detta motsvara ett pris på omkring 90 NOK per kvadratmeter för det aktuella industriområdet. Opak medger att marknadsförhållandena är osäkra och menar därför att marknadspriset skulle ligga mellan 80 och 100 NOK per kvadratmeter, eller mellan 4 510 000 och 5 636 000 NOK för hela området. Opaks uppskattning av försäljningsvärdet ligger därför i mitten av det intervallet på 5 100 000 NOK.

I beslutet om att inleda granskningsförfarandet var övervakningsmyndigheten skeptisk till att förlita sig på kommunens jämförelse med priser som betalats för andra fastigheter i området, bl.a. därför att detaljplanen för området redan tycktes ha antagits, trots invändningarna från Statens vegvesen, och det därför skulle framstå som felaktigt att jämföra marken med områden som inte omfattades av någon detaljplan. I sina synpunkter på beslutet om att inleda granskningsförfarandet har de norska myndigheterna emellertid påpekat att invändningarna från Statens vegvesen var kända vid tiden för försäljningen och att det följaktligen inte fanns någon detaljplan. En detaljplan för området antogs dessutom först i augusti 2007, dvs. två år efter försäljningen, och området detaljplanelades då för idrottsändamål. Även om den påföljande händelsekedjan var okänd för parterna vid tiden för transaktionen stöder dessa omständigheter slutsatsen att den ursprungliga detaljplanen verkligen återkallats och att betydande ändringar av den kunde förväntas.

Övervakningsmyndigheten anser därför att det antagande som ligger till grund för Opaks rapport, nämligen att ingen detaljplan gällde vid tiden för försäljningen, är godtagbart.

⁽⁴⁵⁾ Paragraf 1 stycke 3 i köpekontraktet, diarienummer 428860.

När det gäller den värderingsmetod som tillämpats av Opak påpekar övervakningsmyndigheten att komparativa försäljningsvärden sannolikt är mindre exakta än de andra metoder som beskrivs av NTF, eftersom fastighetens egenskaper och förväntade användning beaktas i mindre utsträckning. Övervakningsmyndigheten förstår dock av Opaks värderingar att markkostnadsmetoden, som hänger nära samman med det maximalt tillåtna utnyttjandet av marken, inte enkelt kan användas när ingen detaljplan föreligger. I detta sammanhang bör det nämnas att NTF även talar om komparativa försäljningsvärden som en av de godtagbara metoderna för värdering av industrimark ⁽⁴⁶⁾.

Övervakningsmyndigheten anser därför att Opaks rapport måste anses vara baserad på allmänt accepterade marknadsindikatorer och värderingsstandarder.

3.2 SLUTSATS OM INSLAGET AV STATLIGT STÖD VID FÖRSÄLJNINGEN AV FASTIGHETEN 4/165 TILL BRYNE INDUSTRIPARK

Försäljningspriset till Bryne Industripark var 4 700 000 NOK. Detta pris ligger i den undre delen av det prisintervall som fastställts av Opak (4 510 000 till 5 636 000 NOK) och är något lägre än det uppskattade försäljningsvärdet på 5,1 miljoner NOK.

Av förstainstansrättens rättspraxis följer att övervakningsmyndigheten, vid granskningen av marknadsvärderingar som den mottagit inom ramen för förfaranden avseende statligt stöd i samband med statliga myndigheters försäljning av mark och byggnader, måste bedöma om försäljningspriset avviker så mycket att det finns anledning att dra slutsatsen att statligt stöd föreligger ⁽⁴⁷⁾ (ingen kursivering i domarna). Transaktionerna i fråga avser dessutom obebyggd mark som inte omfattas av någon detaljplan och vars värde inte, enligt Opak, kan fastställas med säkerhet. Fastighetens verkliga marknadsvärde skulle alltså även kunna ligga i undre delen av det prisintervall som fastställts av Opak, vilket skulle motsvara det pris som Bryne Industripark faktiskt betalat. Övervakningsmyndigheten drar därför slutsatsen att det inte kan slås fast att försäljningen av fastigheten gav Bryne Industripark en fördel i den mening som avses i reglerna för statligt stöd.

Transaktionen innefattar alltså inte beviljande av statligt stöd enligt artikel 61.1 i EES-avtalet till Bryne Industripark.

4. FÖRSÄLJNINGEN AV FASTIGHETERNA 2/70 OCH 2/32 (BRYNE STADION) TILL BRYNE FK

I beslutet om att inleda det formella granskningsförfarandet uttryckte övervakningsmyndigheten tvivel på att överföringen till Bryne FK för 0 NOK skett på marknadsmässiga villkor.

Övervakningsmyndigheten ansåg vidare, på grundval av de uppgifter den hade tillgång till vid den aktuella tidpunkten, att Bryne FK sannolikt omfattades av definitionen av ett företag enligt reglerna för statligt stöd, eftersom klubben bedrev ekonomisk verksamhet som kunde påverka handeln inom EES. Övervakningsmyndigheten ansåg därför preliminärt att transaktionen kunde ha innefattat statliga medel och inneburit en fördel för ett företag samt kunde ha påverkat handeln inom EES.

Genom det formella granskningsförfarandet har myndigheten fått tillgång till nya uppgifter.

I synpunkter på beslutet om att inleda det formella granskningsförfarandet, och som svar på övervakningsmyndigheten begäran om upplysningar, har de norska myndigheterna lämnat dels en marknadsvärdering av de fastigheter som överförts, dels ytterligare uppgifter om fotbollsklubbens organisationsstruktur vid tiden för transaktionen. När det gäller organisationsstrukturen har det påpekats att klubben bestod av två enheter, Bryne ASA och Bryne FK.

4.1 STATLIGA MEDEL

Enligt artikel 61.1 i EES-avtalet måste en åtgärd beviljas av staten eller med hjälp av statliga medel för att betraktas som statligt stöd.

Övervakningsmyndigheten erinrar om att begreppet stöd enligt etablerad rättspraxis är mer allmänt än begreppet subvention, eftersom det inte enbart omfattar sådana konkreta förmåner som subventioner utan även ingripanden som på olika sätt minskar de kostnader som normalt belastar företagets budget och som därigenom, utan att det är fråga om subventioner i strikt bemärkelse, är av samma karaktär och har identiskt lika effekter ⁽⁴⁸⁾. Statens inkomstförlust vid försäljning under marknadsvärdet omfattas också av begreppet statliga medel.

För att avgöra om försäljningen av fastigheterna 2/70 och 2/32 till Bryne FK innefattade statliga medel måste därför fastigheter-nas marknadsvärde fastställas. Om kommunen sålde dem till ett pris under marknadsvärdet har statliga medel i form av uteblivna inkomster förbrukats.

De norska myndigheterna har lämnat en marknadsvärdering av den mark där stadion byggts, som gjorts av Opak. På samma sätt som ovan måste marknadsvärderingen granskas med avseende på övervakningsmyndighetens riktlinjer.

⁽⁴⁶⁾ Se fotnot 42.

⁽⁴⁷⁾ Mål T-274/01, Valmont Nederland BV mot kommissionen, se ovan, punkt 45, och de förenade målen T-127/99, T-129/99 och T-148/99, Diputación Foral de Alava m.fl. mot kommissionen, REG 2002, s. II-1275, punkt 85.

⁽⁴⁸⁾ Se framför allt mål C-143/99, Adria-Wien Pipeline GmbH och Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH mot Finanzlandesdirektion für Kärnten, REG 2001, s. I-8365, punkt 38; mål C-501/00, Konungariket Spanien mot kommissionen, REG 2004, s. I-6717, punkt 90; mål C-66/02, Republiken Italien mot kommissionen, REG 2005, s. I-0000, punkt 77.

Oberoende värderingsman med gott anseende

Vid bedömningen av rapporten noterar övervakningsmyndigheten att samma värderingsman, Opak/Jacob Aarsheim, genomfört denna värdering. Övervakningsmyndigheten har redan konstaterat att Opak och Jacob Aarsheim uppfyller riktlinjernas krav på att värderingsmannen ska ha gott anseende. Övervakningsmyndigheten har vidare ingen anledning att tro att Jacob Aarsheim inte var oberoende när värderingen gjordes.

Fastställande av marknadsvärdet på grundval av allmänt accepterade marknadsindikatorer och värderingsstandarder

Med hänsyn till den speciella karaktären hos fastigheten i fråga är det nödvändigt att närmare granska den metod som använts, för att avgöra om värderingen gjorts på grundval av allmänt accepterade marknadsindikatorer och värderingsstandarder.

Värderingen innehåller för det första en beskrivning av den nuvarande användningen av marken, dvs. fotbollsplan, löparbana, träningsplaner, läktare och träningshallar. Området har detaljplanelagts för idrottsändamål i den gällande detaljplanen av den 28 oktober 1997. Opak uppger som utgångspunkt att markvärdet bör baseras på det tillåtliga nyttjandet av marken. Eftersom idrottsanläggningar redan byggts på marken och det därmed inte finns något tillåtligt nyttjande anser Opak dock att en annan metod måste tillämpas. Eftersom stadion har fått spelmedel⁽⁴⁹⁾ hänvisar Opak till de villkor som styr dessa medel, enligt vilka anläggningarna måste hållas öppna och i användning i 40 år; i annat fall måste pengarna återbetalas. För att kunna bedöma värdet av marken enligt en alternativ detaljplan måste man känna till villkoren i en sådan plan. Opak drar därför slutsatsen att stadion endast kan värderas som en fastighet för idrottsanläggningar. Värderingen baseras därför på en jämförelse med industrimark som sålts i området, och ett avdrag görs eftersom det inte finns några intäktsbringande kommersiella områden i den nuvarande detaljplanen. Opak drar slutsatsen att marknadspriset skulle ligga mellan 2 385 000 och 2 915 000 NOK och uppskattar försäljningsvärdet till 2 650 000 NOK.

Övervakningsmyndigheten konstaterar inledningsvis att värderingen inte baseras på någon av de metoder som förespråkas av Norges TakseringsForbund. Den baseras inte heller på en direkt jämförelse med liknande fastigheter.

Övervakningsmyndigheten inser dock att ett fotbollsstadion är en unik typ av fastighet och att det därför är svårt att göra en direkt jämförelse med andra typer av fastigheter. Eftersom det inte finns någon alternativ detaljplan och med tanke på den ekonomiska nackdel som följer av kravet på återbetalning vid

en ny detaljplanering anser övervakningsmyndigheten vidare att en värdering baserad på den gällande detaljplanen antagligen skulle ge den bästa uppfattningen om värdet av den mark som faktiskt överförs. Slutligen inser övervakningsmyndigheten svårigheten med marknadsvärderingar av en fastighet som detaljplanelagts för idrottsändamål och enligt gällande detaljplanebestämmelser inte kan nyttjas som intäktsbringande kommersiellt område. Under dessa omständigheter anser övervakningsmyndigheten att den metod som använts av Opak/Jacob Aarsheim är godtagbar för uppskattning av marknadspriset, även om ett sådant pris oundvikligen präglas av osäkerhet. Övervakningsmyndigheten anser exempelvis att marknadsvärdet mycket väl kan minska ytterligare eftersom klubben redan hade ett hyreskontrakt för marken, vilket alltså skulle utgöra en belastning på fastigheten för en annan köpare. Med dessa förbehåll anser övervakningsmyndigheten att rapporten är tillräckligt detaljerad och underbyggd för att med godtagbar säkerhet ge en uppfattning om vad värdet sannolikt skulle vara.

Eftersom Time kommun överförde fastigheten till Bryne FK till ett pris av 0 NOK trots att den hade ett uppskattat värde på omkring 2 650 000 NOK drar övervakningsmyndigheten slutsatsen att denna transaktion innefattade statliga medel.

4.2 EKONOMISK FÖRDEL TILL ETT FÖRETAG

a) Förekomst av en ekonomisk fördel

Eftersom fastigheten överfördes till Bryne FK för 0 NOK är skillnaden tydlig mellan det pris som betalats och fastighetens troliga marknadsvärde. Övervakningsmyndigheten drar därför slutsatsen att transaktionen ger Bryne FK en ekonomisk fördel, eftersom klubben inte behövde betala det värde marken hade på marknadsmässiga villkor.

b) Bryne FK som ett företag enligt reglerna för statligt stöd

Vidare måste det avgöras om Bryne FK bör betraktas som ett företag enligt reglerna för statligt stöd. I det sammanhanget bör det erinras om att begreppet företag omfattar varje enhet som bedriver ekonomisk verksamhet, oavsett dess rättsliga status och dess sätt att finansiera verksamheten, och att all verksamhet som består i att erbjuda varor eller tjänster på en viss marknad utgör ekonomisk verksamhet⁽⁵⁰⁾.

Bryne FK har ett professionellt eller halvprofessionellt lag som i dag spelar i divisionen under den högsta och vid tiden för transaktionen spelade i den högsta divisionen. I beslutet om att inleda granskningsförfarandet baserades övervakningsmyndighetens preliminära klassificering av Bryne FK som ett företag på omständigheten att en del av dess verksamhet, i synnerhet försäljning och köp av professionella spelare, tillhandahållande

⁽⁴⁹⁾ Spelmedel är vinster från det statligt ägda norska spelföretaget Norsk Tipping. Enligt de bestämmelser som fastställts av Kultur- och kirkedepartementet måste sådana anläggningar hållas öppna i 40 år efter dagen för färdigställandet. Se broschyren "Om tilskudd til anlegg for idrett og fysisk aktivitet – 2008", kapitel 4.9, http://www.regjeringen.no/upload/KKD/Idrett/V-0732B_web.pdf

⁽⁵⁰⁾ Se Eftadomstolens dom i mål E-5/07, Private Barnehagers Landsforbund mot Eftas övervakningsmyndighet, punkt 78, och mål C-218/00, Cisl di Battistello Venziano & C. Sas mot Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (INAIL), REG 2002, s. I-691, punkt 23.

(⁵⁶) Se kommissionens beslut i ärende N 118/00, se ovan.

Bryne FK ansvarade för sin del för all idrottsverksamhet, bl.a. träningar och matcher, alla officiella uppgifter enligt NFF:s idrottsföreskrifter, diverse aktiviteter i samband med penninginsamling för klubbens icke-professionella del samt driften av stadion, med undantag av annonsering.

Även om Bryne FK formellt sett var arbetsgivare för professionella spelare och stödpersoner och formell avtalspart i avtal gällande försäljning, köp och hyra av spelare, sköttes alla ekonomiska uppgifter i anslutning därtill⁽⁵⁷⁾ av Bryne Fotball ASA. Eventuella nettovinster efter finansiella kostnader skulle dessutom kvarstå inom Bryne Fotball ASA (paragraf 4.2). Slutligen skulle administrativ personal anställas och avlönas av Bryne Fotball ASA (paragraf 5.1).

Stadion som sådant var enligt avtalet Bryne FK:s ansvar. Bryne Fotball ASA skulle betala Bryne FK 150 000 NOK per år för användningen av stadion generellt och 10 000 NOK per officiell match (4.2). Bryne Fotball ASA skulle dessutom betala en årsavgift till Bryne FK för rätten att utnyttja klubbens namn och logotyp och för det kommersiella utnyttjandet av spelarna (paragraf 4.3). Dessutom skulle klubben få ersättning när det professionella laget utnyttjade tillgångar som ägdes av Bryne FK, t.ex. stadion och klubbens namn och logotyp. Bryne FK hävdar i sina synpunkter till övervakningsmyndigheten att ersättningen var marknadsmässig, men klubben har inte lämnat någon dokumentation gällande beräkningen av denna ersättning.

Enligt samarbetsavtalet kunde Bryne FK sägas bedriva viss kompletterande penninginsamlingsverksamhet, framför allt uthyrningen av stadion och klubbens namn och logotyp till Bryne Fotball ASA. Denna verksamhet är av sådan karaktär att den i princip kan äga rum på en marknad i konkurrens med andra aktörer, och den omfattas därmed av definitionen av en ekonomisk verksamhet. I det aktuella fallet fick dock aktiebolagets betalning för utnyttjandet av stadion och klubbens namn och logotyp till effekt att det i praktiken garanterades att ingen finansiering avsedd att gynna fritidsverksamheten tillföll den professionella fotbollen. De intäkter som Bryne FK erhöll genom detta arrangemang tycks alltså ha återförts till den icke-professionella fotbollen inom Bryne FK.

Såsom visats ovan betalades alla kostnader för det professionella laget av Bryne Fotball ASA, och när det professionella laget använder tillgångar som tillhör Bryne FK ska klubben få ersättning. Det bör också noteras att all kommersiell verksamhet (t.ex. annonsering) med anknytning till den professionella fotbollen

äger rum inom Bryne Fotball ASA⁽⁵⁸⁾. Såsom konstateras ovan skänktes stadions tomten enligt avtalet med Time kommun till Bryne FK, inte till Bryne Fotball ASA. Under dessa omständigheter anser övervakningsmyndigheten att samarbetsavtalet garanterar att eventuellt stöd till Bryne FK inte gynnade den professionella fotbollen eller någon kommersiell verksamhet i anslutning därtill, eftersom bokföringen av denna verksamhet hölls åtskild från Bryne FK:s bokföring.

Övervakningsmyndigheten noterar vidare att Bryne FK har uppgett att all dess egen verksamhet äger rum på stadionfastigheten, varav den icke-professionella verksamheten står för så mycket som 89 %. Det skulle betyda att fastigheten i första hand används för klubbens egen kärnverksamhet, dvs. att erbjuda fritidsverksamhet i form av fotboll i lokalsamhället, främst till barn och ungdomar.

Under dessa omständigheter anser övervakningsmyndigheten att Bryne FK:s intäktbringande verksamhet tydligt är av bidragande och underordnad karaktär i förhållande till klubbens huvudsakliga mål⁽⁵⁹⁾.

Dessutom noterar övervakningsmyndigheten, särskilt när det gäller uthyrningen av fotbollsstadion, att stadion i fråga har begränsad sittplatskapacitet och inte ligger i någon storstad. Nyttjande av stadion tycks därför inte vara av något större intresse för andra parter än Bryne Fotball ASA, bör endast generera blygsamma intäkter och bör följaktligen vara av begränsat intresse för lönsamhetsinriktade privata investerare. Av stor vikt är att stadionområdet inte konkurrerar med köpcenter eller kontorsbyggnader i regionen, eftersom det i Opaks rapport uttryckligen påpekas att det inte finns några kommersiella områden i anslutning till det.

Våren 2004, dvs. omkring ett halvår efter transaktionen, upphörde verksamheten i Bryne Fotball ASA, och den professionella verksamheten överfördes till Bryne FK. Bryne FK har dessutom bekräftat att klubben inte har separat bokföring för de olika typerna av verksamhet i klubben.

⁽⁵⁸⁾ Enligt det samarbetsavtal som gällde vid den aktuella tidpunkten ansvarade Bryne Fotball ASA, inte Bryne FK, för sponsoravtal, försäljning av tv- och medierättigheter, tillhandahållande av annonsutrymme på stadion, försäljning och licensiering av supporterartiklar och kommersiellt utnyttjande av spelarna och av klubbens namn och logotyp. Bryne Fotball ASA ansvarade dessutom för biljettförsäljning till klubbens hemmamatcher. När det gäller försäljning och köp av professionella spelare ingick det visserligen i Bryne FK:s uppgifter och ansvar enligt paragraf 2.5 i avtalet, men det var Bryne Fotball ASA som ansvarade för betalningen av köpesumman och spelarlönerna. Den verksamhet som övervakningsmyndigheten klassificerat som ekonomisk och i stånd att påverka handel och konkurrens inom EES tycks alltså ha ägt rum inom Bryne Fotball ASA vid tiden för transaktionen.

⁽⁵⁹⁾ Kommissionens ärende N 558/05 – Support to Establishments of Professional Activity (Polen). Dessutom anges även i ärende N 234/07, Promotion of R&D&I (Spanien), punkt 38, att forskningsorganisationer som inte i första hand bedriver ekonomisk verksamhet ändå får bedriva forskning på uppdrag av företag mot ersättning, utan att för den skull klassificeras som företag enligt reglerna för statligt stöd.

⁽⁵⁷⁾ Det handlar framför allt om betalning av köpesumman för samt löner och andra förmåner till spelare, tränare och stödpersoner. Företaget skulle också betala sociala avgifter för de anställda och stå för inköps- och underhållskostnaden för utrustning, träningsläger, resekostnader i samband med bortamatcher och träning samt hyra av planer och arenor.

Eftersom överföring av en fastighet är en engångstransaktion grundas ovanstående bedömning på klubbens struktur vid tiden för transaktionen. En bedömning av eventuell påverkan på klubbens ekonomiska verksamhet efter sammanslagningen skulle ha varit påkallad om det funnits några tecken på att händelseförloppet i själva verket syftade till att kringgå reglerna för statligt stöd genom kanalisering av den ekonomiska fördelen via en icke-ekonomisk enhet. I det aktuella fallet har övervakningsmyndigheten inga indikationer på att sammanslagningen av Bryne FK och Bryne Fotball ASA planerades vid tiden för överföringen, på något sätt hängde samman med klubbens förvärv av marken eller på annat sätt syftade till att kringgå EES-reglerna för statligt stöd.

Övervakningsmyndigheten drar därför slutsatsen att det stöd som Bryne FK beviljades genom överföringen av den mark som stadion var byggt på inte gynnade klubbens ekonomiska verksamhet.

4.3 SLUTSATS OM ÖVERFÖRINGEN AV FASTIGHETERNA 2/70 OCH 2/32 TILL BRYNE FK

Mot ovanstående bakgrund drar övervakningsmyndigheten slutsatsen att överföringen av fastigheten till Bryne FK inte innefattade statligt stöd i den mening som avses i artikel 61.1 i EES-avtalet.

5. SLUTSATS

Mot bakgrund av ovanstående bedömning drar övervakningsmyndigheten slutsatsen att det inte kan visas att någon av de tre transaktioner som är föremål för detta beslut innefattat statligt stöd i den mening som avses i artikel 61.1 i EES-avtalet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Eftas övervakningsmyndighet anser att Time kommuns försäljning av fastigheterna 1/151, 1/301, 1/630 (till Grunnsteinen), fastighet 4/165 (till Bryne Industripark AS) och fastigheterna 2/72 och 2/32 till Bryne FK inte utgjorde statligt stöd i den mening som avses i artikel 61 i EES-avtalet.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Konungariket Norge.

Artikel 3

Endast den engelska texten är giltig.

Utfärdat i Bryssel den 23 juli 2009.

För Eftas övervakningsmyndighet

Per SANDERUD
Ordförande

Kristján A. STEFÁNSSON
Ledamot av kollegiet

PRENUMERATIONSPRISER 2011 (exkl. moms, inkl. frakt och porto)

<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	1 100 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, pappersversion + årsutgåva på dvd	22 officiella EU-språk	1 200 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L-serien, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	770 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, månatlig (kumulativ) utgåva på dvd	22 officiella EU-språk	400 euro per år
Tillägg till <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> (S-serien), meddelanden och offentliga kontrakt, dvd, 1 nummer per vecka	flerspråkig: 23 officiella EU-språk	300 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , C-serien – allmänna uttagningsprov	Antal språk beroende på uttagningsprov	50 euro per år

Europeiska unionens officiella tidning (EUT) ges ut på EU:s officiella språk, och det går att prenumerera på den i 22 olika språkversioner. Den består av två serier: L (lagstiftning) och C (meddelanden och upplysningar).

Varje språkversion kräver en separat prenumeration.

Enligt rådets förordning (EG) nr 920/2005 som offentliggjordes i EUT L 156 av den 18 juni 2005 är Europeiska unionens institutioner under en övergångsperiod inte skyldiga att avfatta och offentliggöra alla rättsakter på iriska. Den iriska utgåvan av EUT säljs därför separat.

En prenumeration på tillägget till EUT (S-serien: meddelanden och offentliga kontrakt) omfattar en flerspråkig dvd med alla de 23 officiella språkversionerna.

Prenumeranter på EUT kan på begäran få de olika bilagorna till tidningen. När en bilaga ges ut meddelas prenumeranterna detta genom ett "meddelande till läsarna" i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Försäljning och prenumeration

Prenumerationer på olika tidskrifter, såsom *Europeiska unionens officiella tidning*, kan beställas från någon av våra kommersiella distributörer. En lista över dessa finns på följande Internetadress:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_sv.htm

Via EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) har du kostnadsfritt direkt tillgång till Europeiska unionens lagstiftning. På webbplatsen kan du söka i *Europeiska unionens officiella tidning* samt i fördrag, lagstiftning, rättspraxis och förberedande rättsakter.

Mer information om Europeiska unionen finns på <http://europa.eu>



Europeiska unionens publikationsbyrå
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

SV