

Den Europæiske Unions Tidende

L 123



Dansk udgave

Retsforskrifter

54. årgang

12. maj 2011

Indhold

II Ikke-lovgivningsmæssige retsakter

FORORDNINGER

- ★ Rådets gennemførelsesforordning (EU) nr. 453/2011 af 4. maj 2011 om indførelse af en endelig antidumpingtold på importen af furfuraldehyd med oprindelse i Folkerepublikken Kina efter en udløbsundersøgelse i henhold til artikel 11, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1225/2009 1
- ★ Kommissionens forordning (EU) nr. 454/2011 af 5. maj 2011 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Trafik telematikk for persontrafikken i det transeuropæiske jernbanesystem ⁽¹⁾ 11
- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 455/2011 af 11. maj 2011 om faste importværdier med henblik på fastsættelse af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager 68
- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 456/2011 af 11. maj 2011 om ændring af de repræsentative priser og den tillægsimporttold for visse produkter inden for sukkersektoren, der er fastsat ved forordning (EU) nr. 867/2010 for produktionsåret 2010/11 70

Pris: 4 EUR

(Fortsættes på omslagets anden side)

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

DA

De akter, hvis titel er trykt med magre typer, er løbende retsakter inden for landbrugspolitikken og har normalt en begrænset gyldighedsperiode.

Titlen på alle øvrige akter er trykt med fede typer efter en asterisk.

IV	Retsakter vedtaget inden den 1. december 2009 i henhold til EF-traktaten, EU-traktaten og Euratomtraktaten	
	★ EFTA-Tilsynsmyndighedens beslutning nr. 343/09/KOL af 23. juli 2009 om Time kommunes ejendomstransaktioner vedrørende ejendomsnumrene 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70 og 2/32 (Norge)	72

II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

RÅDETS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 453/2011

af 4. maj 2011

om indførelse af en endelig antidumpingtold på importen af furfuraldehyd med oprindelse i Folkerepublikken Kina efter en udløbsundersøgelse i henhold til artikel 11, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1225/2009

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1225/2009 af 30. november 2009 om beskyttelse mod dumpingimport fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab ⁽¹⁾ («grundforordningen»), særlig artikel 11, stk. 2 og 5, og artikel 9, stk. 4,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen («Kommissionen») forelagt efter høring af det rådgivende udvalg, og

ud fra følgende betragtninger:

A. PROCEDURE

1. Gældende foranstaltninger

- (1) Efter en antidumpingundersøgelse («den oprindelige undersøgelse») indførte Rådet ved forordning (EF) nr. 95/95 ⁽²⁾ en endelig antidumpingtold i form af en specifik told på importen af furfuraldehyd med oprindelse i Folkerepublikken Kina («Kina») («de endelige antidumpingforanstaltninger»). Den specifikke told blev fastsat til 352 EUR pr. ton.
- (2) Efter en interimundersøgelse indledt i maj 1997 på foranledning af en kinesisk eksportør blev foranstaltningerne opretholdt i en periode på yderligere fire år ved forordning (EF) nr. 2722/1999 ⁽³⁾.

- (3) Efter en udløbsundersøgelse forlængede Rådet i april 2005 ved forordning (EF) nr. 639/2005 ⁽⁴⁾ foranstaltningerne med en periode på yderligere fem år.

2. Anmodning om en udløbsundersøgelse

- (4) Efter offentliggørelsen af en meddelelse om det forestående udløb ⁽⁵⁾ af de gældende endelige antidumpingforanstaltninger modtog Kommissionen den 28. januar 2010 en anmodning om indledning af en udløbsundersøgelse af disse foranstaltninger i henhold til grundforordningens artikel 11, stk. 2. Anmodningen var indgivet af to EU-producenter, Lenzing AG og Tanin Sevnica kemična industrija d.d. (Slovenien) («ansøgerne»), der tegner sig for en betydelig del af produktionen af furfuraldehyd i EU, nærmere bestemt over 50 %.

- (5) Anmodningen var begrundet med, at udløbet af foranstaltningerne sandsynligvis vil medføre fortsat dumping og fornyet skade for EU-erhvervsgrænsen.

3. Indledning af en udløbsundersøgelse

- (6) Efter at have fastslået, at der forelå tilstrækkelige beviser til at berettige indledningen af en udløbsundersøgelse, og efter høring af det rådgivende udvalg offentliggjorde Kommissionen den 27. april 2010 en meddelelse i *Den Europæiske Unions Tidende* ⁽⁶⁾ («indledningsmeddelelsen») om indledning af en udløbsundersøgelse i henhold til grundforordningens artikel 11, stk. 2.

⁽¹⁾ EUT L 343 af 22.12.2009, s. 51.

⁽²⁾ EUT L 15 af 21.1.1995, s. 11.

⁽³⁾ EUT L 328 af 22.12.1999, s. 1.

⁽⁴⁾ EUT L 107 af 28.4.2005, s. 1.

⁽⁵⁾ EUT L 16 af 22.1.2010, s. 40.

⁽⁶⁾ EUT L 107 af 27.4.2010, s. 10.

4. Undersøgelsen

4.1. Undersøgelsesperiode

- (7) Undersøgelsen af sandsynligheden for fortsat dumping omfattede perioden fra den 1. april 2009 til den 31. marts 2010 (»den nuværende undersøgelsesperiode« eller »NUP«). Undersøgelsen af de tendenser, der er relevante for vurderingen af sandsynligheden for fornyet skade, omfattede perioden fra den 1. januar 2007 til udgangen af undersøgelsesperioden (»den betragtede periode«).

4.2. Parter, som er berørt af undersøgelsen

- (8) Kommissionen underrettede officielt ansøgerne, de eksporterende producenter i det berørte land, importørerne og de brugere, som den vidste, var berørt af sagen, samt repræsentanterne for det berørte land om indledningen af udløbsundersøgelsen.
- (9) Interesserede parter fik lejlighed til at tilkendegive deres synspunkter skriftligt og til at anmode om at blive hørt mundtligt inden for den frist, der var fastsat i indledningsmeddelelsen. Alle interesserede parter, der anmodede herom og påviste, at der var særlige grunde til, at de burde høres, blev hørt.

4.3. Stikprøver

- (10) I betragtning af det tydeligvis store antal eksporterende producenter i Kina blev det anset for relevant at undersøge, hvorvidt der burde anvendes stikprøver, jf. grundforordningens artikel 17. For at sætte Kommissionen i stand til at afgøre, om det var nødvendigt at anvende stikprøver, og i bekræftende fald at udtage en sådan, blev ovennævnte parter anmodet om at give sig til kende senest 15 dage efter indledningen af undersøgelsen og give Kommissionen de oplysninger, der var anmodet om i indledningsmeddelelsen. Da ingen af de eksporterende producenter tilbød at samarbejde, var det ikke nødvendigt med stikprøver.

4.4. Efterprøvning af modtagne oplysninger

- (11) Kommissionen sendte spørgeskemaer til alle parter, som den vidste, var berørt af sagen, og til de parter, der gav sig til kende inden for de frister, der var fastsat i indledningsmeddelelsen.
- (12) Der blev modtaget besvarelser af spørgeskemaerne fra de to EU-producenter, en importør/bruger og en producent i referencelandet Argentina. Ingen af de kinesiske eksporterende producenter samarbejdede i forbindelse med den aktuelle undersøgelse.

- (13) Kommissionen indhentede og efterprøvede alle de oplysninger, som den anså for nødvendige med henblik på at fastslå, om der var sandsynlighed for, at der fortsat eller igen ville finde dumping sted med deraf følgende skade, og for at fastslå EU's interesser. Der blev aflagt kontrolbesøg hos følgende interesserede parter:

a) EU-producenter

- Lenzing AG, (»Lenzing«), Østrig
- Tanin Sevnica kemična industrija d.d. (»Tanin«), Slovenien

b) Ikke-forretningsmæssigt forbundet importør/bruger

- International Furan Chemicals BV (»IFC«), Rotterdam

B. DEN PÅGÆLDENDE VARE OG SAMME VARE

1. Den pågældende vare

- (14) Den vare, der er genstand for denne undersøgelse, er den samme som i den oprindelige og de efterfølgende undersøgelser, jf. betragtning 2 og 3, nemlig furfuraldehyd med oprindelse i Kina, i øjeblikket henhørende under KN-kode 2932 12 00 (»den pågældende vare«). Furfuraldehyd er også kendt som 2-furaldehyd eller furfural.
- (15) Furfuraldehyd er en let gul væske med en karakteristisk skarp lugt, som fremstilles ved forarbejdning af forskellige former for landbrugsaffald. Furfuraldehyd har to hovedanvendelsesformål, idet varen anvendes som et selektivt opløsningsmiddel ved olieraffinering til fremstilling af smøreolier og som råvare til forarbejdning til furfurylalkohol, der anvendes ved fremstilling af kunstharpiks til støbeforme.

2. Samme vare

- (16) Som i de tidligere undersøgelser har denne undersøgelse bekræftet, at det furfuraldehyd, der fremstilles i Kina og eksporteres til Den Europæiske Union, det furfuraldehyd, der fremstilles og sælges på hjemmemarkedet i referencelandet Argentina, og det furfuraldehyd, som EU-producenterne fremstiller og sælger i Unionen, har de samme grundlæggende fysiske og kemiske egenskaber og de samme grundlæggende anvendelsesformål. De anses derfor for at være samme vare, jf. grundforordningens artikel 1, stk. 4.

C. SANDSYNLIGHED FOR FORTSAT DUMPING

- (17) I overensstemmelse med grundforordningens artikel 11, stk. 2, blev det undersøgt, om der var sandsynlighed for, at de gældende foranstaltningers bortfald ville føre til fortsat eller fornyet dumping.

1. Generelt

- (18) Ingen af de 34 kendte kinesiske eksporterende producenter, der blev kontaktet ved indledningen af proceduren, samarbejdede i forbindelse med undersøgelsen, og ingen af dem indgav nogen oplysninger. Nedenstående undersøgelsesresultater vedrørende sandsynligheden for fortsat eller fornyet dumping måtte derfor baseres på de foreliggende faktiske oplysninger, navnlig oplysningerne fra den samarbejdsvillige importør/industrielle bruger, data fra Eurostat, Kinas officielle eksportstatistik og oplysningerne i anmodningen om udløbsundersøgelse.

2. Referenceland

- (19) Da Kina er en overgangsøkonomi, måtte den normale værdi i overensstemmelse med grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra a), fastsættes på grundlag af prisen eller den beregnede værdi i et egnet tredjeland med markedsøkonomi (»referencelandet«) eller prisen ved salg fra referencelandet til andre lande, herunder EU, eller, hvis dette ikke var muligt, på ethvert andet rimeligt grundlag, herunder den pris, der faktisk er betalt eller skal betales i EU for samme vare, om nødvendigt justeret for at indregne en rimelig fortjenstmargen.
- (20) Som i den oprindelige undersøgelse blev Argentina i indledningsmeddelelsen foreslået som egnet referenceland med henblik på at fastsætte den normale værdi. Der blev ikke modtaget nogen bemærkninger til det foreslåede referenceland efter offentliggørelsen af indledningsmeddelelsen.
- (21) En af producenterne af furfuraldehyd i Argentina samarbejdede i forbindelse med undersøgelsen ved at besvare spørgeskemaet. Undersøgelsen viste, at Argentina har et konkurrencepræget marked for furfuraldehyd, hvor ca. 90 % af markedet er dækket af lokal produktion og resten af import fra tredjelande. Produktionsmængden i Argentina svarer til mere end 70 % af den mængde af den pågældende vare, som Kina eksporterer til Unionen med henblik på aktiv forædling. Det argentinske marked blev derfor anset for at være tilstrækkelig repræsentativt til at fastsætte den normale værdi for Kina.
- (22) Som i den oprindelige undersøgelse blev det således konkluderet, at Argentina er et egnet referenceland i overensstemmelse med grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra a).

3. Dumping af import i NUP

3.1. Normal værdi

- (23) I henhold til grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra a), blev den normale værdi fastsat på grundlag af oplysning-

erne fra den samarbejdsvillige producent i referencelandet, dvs. på grundlag af den pris, der var betalt eller skulle betales på det argentinske hjemmemarked ved salg til ikke-forretningsmæssigt forbundne kunder, da salget havde fundet sted i normal handel.

- (24) Dermed blev den normale værdi fastsat som den samarbejdsvillige argentinske producents vejede gennemsnitlige salgspris på hjemmemarkedet ved salg til ikke-forretningsmæssigt forbundne kunder.
- (25) Det blev først konstateret, hvorvidt det samlede hjemmemarkedssalg af samme vare til ikke-forretningsmæssigt forbundne kunder var repræsentativt, jf. grundforordningens artikel 2, stk. 2, dvs. om det svarede til 5 % eller mere af den samlede salgsmængde af den pågældende vare, som blev eksporteret til EU. Den samarbejdsvillige argentinske producents hjemmemarkedssalg blev betragtet som tilstrækkelig repræsentativt i NUP.
- (26) Kommissionen undersøgte derefter, om hjemmemarkedssalget af samme vare kunne anses for at have fundet sted i normal handel i henhold til grundforordningens artikel 2, stk. 4. Dette blev gjort ved for samme vare, som var blevet solgt på markedet i Argentina, at fastsætte, hvor stor en andel af salget på hjemmemarkedet til ikke-forretningsmæssigt forbundne kunder der var fortjenstgivende i NUP. Da alt salg af samme vare i NUP var fortjenstgivende, blev den normale værdi beregnet som et vejet gennemsnit af det samlede hjemmemarkedssalg.

3.2. Eksportpris

- (27) Da ingen af de kinesiske eksportører af den pågældende vare til Unionen samarbejdede i forbindelse med undersøgelsen, blev eksportpriserne fastsat på grundlag af de foreliggende faktiske oplysninger. Det mest egnede grundlag var oplysningerne fra den samarbejdsvillige importør og dataene fra Eurostat for importen til Unionen af den pågældende vare. Selv om størsteparten af denne import fandt sted under ordningen for aktiv forædling (kinesisk furfuraldehyd blev videreføret til furfurylalkohol med henblik på eksport), var der ingen grund til at tro, at den ikke dannede et pålideligt grundlag for fastsættelsen af eksportprisen.

3.3. Sammenligning

- (28) For at sikre en rimelig sammenligning mellem den normale værdi og eksportprisen blev der i overensstemmelse med grundforordningens artikel 2, stk. 10, i form af justeringer taget behørigt hensyn til visse forskelle i transport- og forsikringsomkostninger, der påvirkede priserne og deres sammenlignelighed.

3.4. Dumpingmargen

- (29) I overensstemmelse med grundforordningens artikel 2, stk. 11, blev dumpingmargenen fastsat på grundlag af en sammenligning mellem et vejet gennemsnit af den normale værdi og det vejede gennemsnit af eksportpriserne i samme handelsled. Det fremgik af denne sammenligning, at der foregik betydelig dumping.

4. Udvikling i importen, hvis foranstaltningerne ophæves

- (30) I forlængelse af undersøgelsen af, om der fandt dumping sted i NUP, blev sandsynligheden for fortsat dumping i tilfælde af ophævelse af foranstaltningerne undersøgt. Da ingen af de eksporterende producenter i Kina samarbejdede i forbindelse med undersøgelsen, er nedenstående konklusioner baseret på de foreliggende faktiske oplysninger, jf. grundforordningens artikel 18, nemlig oplysningerne fra den samarbejdsvillige importør, data fra Eurostat, Kinas officielle eksportstatistik og anmodningen om udløbsundersøgelse.
- (31) Følgende elementer blev i den forbindelse undersøgt: udviklingen i importen til Unionen fra Kina under ordningen for aktiv forædling, udviklingen i den kinesiske eksport til tredjelande og de kinesiske producenters uudnyttede kapacitet.

4.1. Udviklingen i importen fra Kina

- (32) Ifølge den officielle kinesiske eksportstatistik steg den samlede eksport fra Kina af den pågældende vare med 117 % på verdensplan i den betragtede periode. USA og andre tredjelandsmarkeder absorberede størstedelen af denne stigning.
- (33) Hvad angår eksporten til Unionen bør det bemærkes, at 99,9 % af den samlede import af den pågældende vare fra Kina til EU i NUP i henhold til Eurostat og efterprøvede importdata fandt sted med henblik på aktiv forædling, mens de resterende 0,1 % overgik til fri omsætning. Ingen import med henblik på fri omsætning fandt sted i 2007 og 2008. For fuldstændighedens skyld omfatter den samlede import også importen til fri omsætning, men det blev betragtet som uvæsentligt at foretage en detaljeret analyse af udviklingen i priserne på denne import på grund af de ubetydelige mængder, det drejede sig om.
- (34) Importen fra Kina under ordningen for aktiv forædling og med henblik på fri omsætning faldt med 67 % fra 2007 til NUP, samtidig med at forbruget på EU-markedet gik ned med 24 %, jf. betragtning 45. Det kinesiske furfuraldehyd, der var importeret under ordningen for aktiv forædling, blev videreforarbejdet til furfurylalkohol, som derefter blev eksporteret. Der foreligger ingen oplysninger

om, hvordan importen til fri omsætning er blevet anvendt i Unionen, men det kan med rimelighed antages, at hvis foranstaltningerne ophæves, vil i det mindste en del af den nuværende import under ordningen for aktiv forædling blive importeret til fri omsætning som sådan eller som den færdige vare (furfurylalkohol), der sælges på EU-markedet.

- (35) De kinesiske eksportpriser har varieret mellem markerne i perioden fra 2007 til NUP. Eksportprisen ved salg til Unionen faldt kraftigt i denne periode (med 11 %), mens de øvrige eksportmarkeder oplevede en stigning på ca. 10 %. Det er imidlertid bemærkelsesværdigt, at priserne ved salg til det amerikanske marked i NUP stort set lå på samme niveau som ved salg til Unionen, mens eksporten til andre markeder ifølge den kinesiske eksportstatistik var 19 % dyrere pr. ton. I betragtning af at den pågældende vare er meget homogen, kan disse prisforskelle kun forklares ved en bevidst prisstrategi fra de kinesiske eksportørers side, idet de kan sætte priserne højere og opnå større fortjeneste på markeder med mindre konkurrence end på markeder som f.eks. Unionen og USA, hvor de sælger til lavere priser. Da eksporten til Unionen og USA udgjorde 46 % af den samlede kinesiske eksport, må det konkluderes, at hvis tolden bortfalder, vil denne prisforskel kunne opretholdes med henblik på fortsat dumping i det mindste på EU-markedet.

4.2. Eksportørernes uudnyttede kapacitet

- (36) Da der kun foreligger begrænsede offentligt tilgængelige oplysninger om furfuraldehydindustrien i Kina, er nedenstående konklusioner hovedsagelig baseret på oplysningerne i anmodningen om udløbsundersøgelsen.
- (37) Ifølge anmodningen om udløbsundersøgelsen er den kinesiske produktion af furfuraldehyd steget støt siden 1999, og i 2009 nåede den op på ca. 320 000 ton. Den kinesiske kapacitetsudnyttelse er efter sigende ca. 94 %, hvilket betyder, at der er en ledig kapacitet på ca. 20 000 ton om året i Kina, svarende til ca. halvdelen af det samlede forbrug i Unionen. Der siges at være over 200 anlæg, der i øjeblikket producerer furfuraldehyd i Kina, og stadig flere af disse har eksportaktiviteter.
- (38) På grundlag af ovenstående kan det konkluderes, at hvis foranstaltningerne ophæves, kan der forventes en betydelig eksport af den pågældende vare fra Kina til EU-markedet uden for ordningen for aktiv forædling, og denne eksport vil efter al sandsynlighed fortsat blive dumpet.

5. Konklusion vedrørende sandsynligheden for fortsat dumping

- (39) I betragtning af Kinas store produktionskapacitet, de kinesiske producenteres evne til hurtigt at øge produktionsmængden med henblik på eksport samt prissætningen af den pågældende eksport kan det med rimelighed antages, at der igen vil forekomme eksport fra Kina til Unionen uden for ordningen for aktiv forædling, hvis foranstaltningerne ophæves.
- (40) De nuværende eksportpriser under ordningen for aktiv forædling er ikke pålagt antidumpingtold. Det antages derfor, at disse priser også er vejledende for det prisniveau, der fremover vil gøre sig gældende, hvis foranstaltningerne ophæves. I den forbindelse blev det konstateret, at de kinesiske eksportpriser under ordningen for aktiv forædling blev dumpet og underbød EU-producenteres priser med 11 % i NUP, jf. betragtning 69.
- (41) På grundlag af ovenstående resultater kan det konkluderes, at eksporten fra Kina stadig dumpes, og at der er sandsynlighed for fortsat dumping på EU-markedet, hvis de nuværende antidumpingforanstaltninger bortfalder.

D. DEFINITION AF EU-ERHVERVSGRENEREN

- (42) EU-erhvervsgrenen består af to virksomheder, Lenzing AG (Østrig) og Tanin Sevnica kemična industrija d.d. (Slovenien), som tilsammen tegnede sig for 100 % af EU-produktionen af den pågældende vare i NUP. Begge virksomheder besvarede spørgeskemaerne og samarbejdede fuldt ud i forbindelse med undersøgelsen. På dette grundlag udgør de to EU-producenter EU-erhvervsgrenen, jf. grundforordningens artikel 4, stk. 1, og artikel 5, stk. 4. Af fortrolighedshensyn er oplysningerne om EU-erhvervsgrenens resultater angivet som indekstal.
- (43) Sammenlignet med den oprindelige undersøgelse har EU-erhvervsgrenen ændret sig: Furfural Español S.A., nu Nutrafur, den spanske producent, der indgav den oprindelige klage i 1994, indstillede produktionen i oktober 2008, hvilket er af afgørende betydning. Nutrafur, der støtter den aktuelle anmodning om udløbsundersøgelse, har ikke samarbejdet i forbindelse med proceduren. Virksomheden er imidlertid stadig aktiv på markedet, hvor den som forhandler køber den pågældende vare hos sine tidligere konkurrenter i Unionen. Nutrafurs produktionstal i 2007 og 2008, der er nævnt i anmodningen, blev indregnet i forbruget på EU-markedet.

E. SITUATIONEN PÅ EU-MARKEDET

1. Forbrug på EU-markedet

- (44) EU-forbruget af furfuraldehyd blev fastsat på grundlag af EU-erhvervsgrenens salgsmængder på EU-markedet (inklusive Nutrafurs salg, mens virksomheden stadig producerede furfuraldehyd) plus importen fra Kina under ordningen for aktiv forædling og importen fra andre tredjelande med henblik på fri omsætning baseret

på efterprøvede tal fra importøren International Furan Chemicals BV (»IFC«) og data fra Eurostat. Da Eurostat af fortrolighedshensyn ikke videregiver samtlige oplysninger, er der kun blevet anvendt data fra Eurostat i forbindelse med importen fra andre tredjelande, bortset fra Kina og Den Dominikanske Republik, eftersom IFC er den eneste importør af furfuraldehyd fra disse lande.

- (45) På dette grundlag faldt EU-forbruget med 24 % i den betragtede periode, fra 48 534 ton i 2007 til 36 725 ton i NUP.

Tabel 1 — EU-forbruget

År	2007	2008	2009	NUP
Ton	48 534	45 738	38 175	36 725
Indeks (2007 = 100)	100	94	79	76
År/år-udvikling		- 6	- 15	- 3

Kilde: efterprøvede spørgeskemabesvarelser fra EU-erhvervsgrenen og IFC, anmodningen om udløbsundersøgelse og data fra Eurostat

2. Importen fra Kina

2.1. Mængde, markedsandel og priser

- (46) I henhold til den kinesiske eksportstatistik var importen fra Kina til fri omsætning ubetydelig (2,5 ton) i NUP, idet størsteparten af importen fra Kina fandt sted under ordningen for aktiv forædling. Importen fra Kina under ordningen for aktiv forædling faldt fra 8 264 ton i 2007 til 2 749 ton i NUP, dvs. med 67 %. I 2008 toppede importen fra Kina under ordningen for aktiv forædling med ca. 10 000 ton, hvorefter den faldt i de efterfølgende år. I løbet af den betragtede periode faldt den kinesiske andel af markedet under ordningen for aktiv forædling fra 17 % til 8 %, dvs. med 9 procentpoint.
- (47) Prisen på importen fra Kina under ordningen for aktiv forædling faldt med 12 % fra 774 EUR i 2007 til 685 EUR i NUP.

Tabel 2 — Import fra Kina

År	2007	2008	2009	NUP
Ton	8 264	10 002	5 159	2 749
Indeks (2007 = 100)	100	121	62	33
År/år-udvikling		21	- 59	- 29
Markedsandel	17 %	22 %	14 %	7 %
Pris, EUR/ton	774	1 014	690	685
Indeks (2007 = 100)	100	131	89	88

Kilde: efterprøvet spørgeskemabesvarelse fra IFC

3. Importen fra andre tredjelande og dens priser

- (48) Som det var tilfældet i den oprindelige undersøgelse, skal det bemærkes, at importen fra Den Dominikanske Republik udelukkende fandt sted fra et moderselskab til dets europæiske datterselskab med det formål at fremstille furfurylalkohol. Priserne i forbindelse med disse transaktioner er derfor overførselspriser mellem forretningsmæssigt forbundne virksomheder og afspejler ikke de reelle markedspriser. Ifølge Eurostat udviklede importen af furfuraldehyd til Unionen fra andre lande end Kina og dens gennemsnitspriser sig således:

Tabel 3 — Import til Unionen fra Den Dominikanske Republik

År	2007	2008	2009	NUP
Ton	32 003	27 662	24 996	25 959
Indeks (2007 = 100)	100	86	78	81
År/år-udvikling		- 14	- 8	3
Markedsandel	66 %	60 %	65 %	71 %
Pris, EUR/ton	809	982	582	670
Indeks (2007 = 100)	100	121	72	83

Tabel 4 — Import til EU fra andre tredjelande

År	2007	2008	2009	NUP
Ton	1 687	1 583	1 226	1 158
Indeks (2007 = 100)	100	94	73	69
År/år-udvikling		- 6	- 21	- 4
Markedsandel	3 %	3 %	3 %	3 %
Pris, EUR/ton	800	997	632	621
Indeks (2007 = 100)	100	125	79	78

- (49) I den betragtede periode faldt importen af furfuraldehyd fra Den Dominikanske Republik og alle andre tredjelande betydeligt med henholdsvis 19 % og 31 %. Til trods for faldet i importen fra Den Dominikanske Republik steg den tilsvarende markedsandel fra 66 % til 71 %. Hele denne import medgik imidlertid til den dominikanske producenters europæiske datterselskabs produktion af furfurylalkohol. Priserne i forbindelse med disse transaktioner var derfor overførselspriser mellem forretningsmæssigt forbundne virksomheder og afspejler ikke nødvendigvis de reelle markedspriser.

3.1. Eksporten fra Kina til andre tredjelande og dens priser

- (50) I den betragtede periode steg eksporten med 105 % (svarende til ca. 9 % af EU-erhvervsgrenens samlede salg i NUP). Det bemærkes, at EU-erhvervsgrenens eksportsalg

til andre tredjelande skete til lave priser i NUP. Dette kan forklares ved konkurrencen i andre tredjelande med store mængder kinesisk furfuraldehyd til lave priser.

Tabel 5 — EU-erhvervsgrenens eksport til andre tredjelande og dens priser

År	2007	2008	2009	NUP
Mængder — Indeks (2007 = 100)	100	136	211	205
År/år-udvikling		36	75	- 6
Priser — Indeks (2007 = 100)	100	114	88	82
År/år-udvikling		14	- 26	- 6

4. EU-erhvervsgrenens økonomiske situation

- (51) I det følgende gøres der rede for EU-erhvervsgrenens økonomiske situation, dvs. situationen i de to virksomheder Lenzing og Tanin.

4.1. Produktion

- (52) EU-erhvervsgrenens samlede produktion af den pågældende vare steg med 14 % i den betragtede periode.

Tabel 6 — EU-produktionen

År	2007	2008	2009	NUP
Indeks (2007 = 100)	100	109	114	114
År/år-udvikling		9	5	0

Kilde: efterprøvede spørgeskemabesvarelser fra EU-producenterne

4.2. Produktionskapacitet og kapacitetsudnyttelse

- (53) EU-erhvervsgrenens samlede produktionskapacitet ændrede sig ikke i den betragtede periode. EU-erhvervsgrenens kapacitetsudnyttelse steg med 12 procentpoint fra 85 % til 97 %, således at næsten hele produktionskapaciteten blev udnyttet.

Tabel 7 — EU's kapacitet

År	2007	2008	2009	NUP
Indeks (2007 = 100)	100	100	100	100
Kapacitetsudnyttelse	85 %	92 %	96 %	97 %

Kilde: efterprøvede spørgeskemabesvarelser fra EU-producenterne

4.3. Lagerbeholdninger

- (54) Nedenstående tabel viser, at EU-erhvervsgrenens lagerbeholdninger steg med 26 % i den betragtede periode. Stigningen i lagerbeholdningerne var særlig udtalt mellem 2007 og 2008, hvor de voksede med 193 %.

Tabel 8 — Lagre

År	2007	2008	2009	NUP
Indeks (2007 = 100)	100	293	165	126
År/år-udvikling		193	-128	-40

Kilde: efterprøvede spørgeskemabesvarelser fra EU-producenterne

4.4. Salgsmængde og markedsandel

- (55) EU-erhvervsgrenens salg til ikke-forretningsmæssigt forbundne kunder i Unionen steg med 13 % i NUP. Som følge af denne stigning blev EU-erhvervsgrenens markedsandel 5 procentpoint større i den betragtede periode.

Tabel 9 — Salgsmængde og Unionens markedsandel

År	2007	2008	2009	NUP
Indeks (2007 = 100)	100	100	112	113
Markedsandel	10-20 %	10-20 %	14-24 %	15-25 %

Kilde: efterprøvede spørgeskemabesvarelser fra EU-producenterne

4.5. Gennemsnitlige salgspriser

- (56) I den betragtede periode faldt EU-erhvervsgrenens gennemsnitlige salgspriser på markedet i Unionen med 1 %. I 2008 toppede den gennemsnitlige salgspris med en stigning på 11 %, hvorefter den dog hurtigt faldt det efterfølgende år. Det beskedne fald i salgspriserne skal ses på baggrund af en stigning på 5 % i produktionsomkostningerne pr. enhed, som EU-erhvervsgrenen ikke kunne indregne.

Tabel 10 — Gennemsnitlig salgspris i Unionen

År	2007	2008	2009	NUP
Indeks (2007 = 100)	100	111	98	99
År/år-udvikling		11	-13	1

Kilde: efterprøvede spørgeskemabesvarelser fra EU-producenterne

4.6. Gennemsnitlige produktionsomkostninger

- (57) I den betragtede periode steg de gennemsnitlige produktionsomkostninger med 5 %, hovedsagelig på grund af den øgede beskæftigelse og heraf følgende stigning i de samlede arbejdskraftomkostninger.

Tabel 11 — Gennemsnitlige produktionsomkostninger

År	2007	2008	2009	NUP
Indeks (2007 = 100)	100	105	105	105
År/år-udvikling		5	0	0

Kilde: efterprøvede spørgeskemabesvarelser fra EU-producenterne

4.7. Rentabilitet og likviditet

- (58) EU-erhvervsgrenens fortjeneste faldt betydeligt i den betragtede periode ligesom likviditeten, der faldt med 56 %. Dette skyldtes presset på salgspriserne, trods stigningen i produktion og salg.

Tabel 12 — Rentabilitet og likviditet

År	2007	2008	2009	NUP
Rentabilitet — Indeks (2007 = 100)	100	175	-7	-4
År/år-udvikling		75	-182	3
Likviditet — Indeks (2007 = 100)	100	144	49	44
År/år-udvikling		44	-95	-5

Kilde: efterprøvede spørgeskemabesvarelser fra EU-producenterne

4.8. Investeringer, investeringsafkast og evne til at rejse kapital

- (59) Investeringerne faldt med 95 % mellem 2007 og NUP. Investeringsafkastet, udtrykt som fortjeneste/tab i forbindelse med den pågældende vare i forhold til investeringernes bogførte nettoværdi, faldt kraftigt i den betragtede periode og fulgte dermed samme udvikling som investeringerne. Som følge af den forværrede rentabilitet og likviditet blev ansøgernes evne til at rejse kapital væsentligt forringet i den betragtede periode. Dette fremgår også tydeligt af ansøgernes investeringer, der faldt med 95 % i den betragtede periode.

Tabel 13 — Investeringer og investeringsafkast

År	2007	2008	2009	NUP
Indeks (2007 = 100)	100	61	2	5
År/år-udvikling		-39	-59	3
Investeringsafkast — Indeks (2007=100)	100	196	-7	-4
År/år-udvikling		96	-203	3

Kilde: efterprøvede spørgeskemabesvarelser fra EU-producenterne

4.9. Beskæftigelse og produktivitet

- (60) Beskæftigelsen i EU-erhvervsgrenen i den betragtede periode steg med 8 %. Produktiviteten, målt som produktion i ton pr. ansat, steg med 6 %. De samlede arbejdskraftomkostninger steg imidlertid med 16 % i den betragtede periode.

Tabel 14 — Beskæftigelse og produktivitet

År	2007	2008	2009	NUP
Beskæftigelse — Indeks	100	109	109	108
Produktivitet (ton/ansat) — Indeks	100	100	105	106
Arbejdskraftomkostninger — Indeks	100	114	115	116

Kilde: efterprøvede spørgeskemabesvarelser fra EU-producenterne

4.10. Dumpingmargenens størrelse

- (61) I betragtning af mængden, markedsandelen og priserne på den dumpede import fra Kina kan virkningerne af de faktiske dumpingmargener for EU-erhvervsgrenen ikke anses for at være ubetydelige.

4.11. Genrejsning efter dumping

- (62) Som det fremgår af den positive udvikling i de fleste af ovennævnte indikatorer, blev EU-erhvervsgrenens økonomiske situation delvist forbedret i den betragtede periode efter de skadelige virkninger af dumpingimporten fra Kina.

4.12. Vækst

- (63) Selv om forbruget i Unionen faldt med 24 % i den betragtede periode, steg EU-erhvervsgrenens produktion, salgsmængde og markedsandel i samme periode. Samtidig faldt importen fra Kina i mængde og markedsandel. EU-erhvervsgrenen kunne dog kun drage fordel af foranstaltningerne i et vist omfang, eftersom det kinesiske pres på salgspriserne ikke gjorde det muligt for dem at opnå nogen fortjeneste eller at nå op på deres målførtjeneste.

5. Konklusion om EU-erhvervsgrenens økonomiske situation

- (64) Der kan ikke købes furfuraldehyd fra Den Dominikanske Republik på det frie marked i Unionen. Der er derfor ikke noget, der tyder på, at denne import kan have bidraget til EU-erhvervsgrenens vanskelige situation. Importen fra andre tredjelandslande faldt desuden så betragteligt, at selv om den fandt sted til meget lave priser, må dens virkninger betragtes som ubetydelige.

- (65) Foranstaltningerne over for Kina har haft positive virkninger for EU-erhvervsgrenens økonomiske situation, eftersom de fleste skadesindikatorer udviklede sig positivt med en stigning i produktion, salgsmængde og salgsværdi. Trods det faldende forbrug lykkedes det EU-erhvervsgrenen at øge sin markedsandel. Rentabiliteten faldt derimod betydeligt i NUP. EU-erhvervsgrenen har ikke været i stand til at nå op på den målførtjeneste, der for at sikre dens udvikling blev fastsat til 5 % i forbindelse med den oprindelige undersøgelse. Det konkluderes dermed, at EU-erhvervsgrenen har lidt væsentlig skade som omhandlet i artikel 3, stk. 5, i grundforordningen, og at dens økonomiske situation stadig er usikker.

F. SANDSYNLIGHED FOR FORNYET SKADE

- (66) I betragtning 39 og 40 blev det konkluderet, at der sandsynligvis vil forekomme en betydelig stigning i dumpingeksporten fra Kina til Unionen, hvis foranstaltningerne bortfalder.

- (67) Som nævnt ovenfor er de kinesiske producenter i stand til at omdirigere store eksportmængder til EU-markedet, hvis foranstaltningerne ophæves. Ifølge anmodningen om udløbsundersøgelse nåede den kinesiske produktionskapacitet op på 320 000 ton i 2009, og den uudnyttede kapacitet var på mindst 20 000 ton. Desuden ser det ud til, at andre eksportmarkeder som f.eks. Japan, Thailand og USA ikke kan absorbere den uudnyttede kapacitet, som derfor efter alt at dømme vil blive omdirigeret til EU-markedet.

- (68) Hvad angår priser viser den kinesiske eksportstatistik, at prisen på den pågældende vare ved salg til USA svarede til prisen ved eksport til Unionen under ordningen for aktiv forædling. Ved salg til andre eksportmarkeder var de kinesiske priser højere.

- (69) Men i betragtning af, at de kinesiske priser vil underbyde EU-erhvervsgrenens priser med 11 %, hvis foranstaltningerne bortfalder, kan de kinesiske eksportører forventes at forsætte deres praksis med henblik på at genvinde den tabte markedsandel. Denne adfærd vil sammen med deres evne til at levere betydelige mængder af den pågældende vare til EU-markedet få meget negative virkninger for EU-erhvervsgrenen og specielt på dens rentabilitet.

- (70) På dette grundlag konkluderes det, at dumpingimporten fra Kina højst sandsynligt vil føre til fornyet skade, hvis foranstaltningerne ophæves.

G. UNIONENS INTERESSER

1. Indledende bemærkning

- (71) Det blev i henhold til grundforordningens artikel 21 undersøgt, om opretholdelse af de gældende antidumpingforanstaltninger ville være i strid med Unionens interesser som helhed.

(72) Unionens interesser blev fastlagt på grundlag af en vurdering af alle de forskellige involverede interesser, dvs. EU-erhvervsgrenens, importørernes/forhandlernes, brugernes og leverandørernes interesser.

(73) I de tidligere undersøgelser blev det fastslået, at det ikke var i strid med Unionens interesser at indføre foranstaltninger. Det skal desuden bemærkes, at den nuværende undersøgelse er en udløbsundersøgelse og således analyserer en situation, hvor der allerede er indført antidumpingforanstaltninger.

(74) På dette grundlag blev det undersøgt, om der til trods for konklusionen om sandsynligheden af, at der fortsat eller igen vil finde skadevoldende dumping sted, var tvungende grunde til at konkludere, at det ikke er i Unionens interesse at opretholde foranstaltningerne i dette særlige tilfælde.

2. EU-erhvervsgrenens interesser

(75) EU-erhvervsgrenen har vist sig at være en levedygtig erhvervsgren, som er i stand til at tilpasse sig de skiftende vilkår på markedet. Dette blev især bekræftet ved den positive udvikling i produktion og salg i en situation, hvor forbruget var faldende i Unionen. Men på grund af det enorme pres på salgspriserne kunne rentabiliteten ikke udvikle sig i samme positive retning.

(76) På grund af den uudnyttede furfuraldehydkapacitet, der findes i Kina, og fordi andre eksportmarkeder (såsom Japan, Thailand og USA) ikke kan absorbere den overskydende kapacitet, hvis foranstaltningerne bortfalder, vil de kinesiske eksportører højst sandsynligt forsøge at genvinde deres tabte markedsandel ved fortsat at foretage dumping på EU-markedet.

(77) Hvis antidumpingforanstaltningerne ikke videreføres, vil EU-erhvervsgrenens situation derfor højst sandsynligt blive stærkt forværret på grund af de lave priser på den dumpede kinesiske eksport, jf. betragtning 65-68.

3. Importørernes interesser

(78) Kun en enkelt importør i Unionen samarbejdede i forbindelse med proceduren, nemlig IFC, en virksomhed, der er etableret i Nederlandene og ejet af en furfuraldehydproducent i Den Dominikanske Republik. IFC er den eneste aktive importør af furfuraldehyd i Unionen, mens enkelte andre virksomheder kun lejlighedsvis importerer den pågældende vare. Virksomheden IFC er den mest betydningsfulde aktør på EU-markedet for furfuraldehyd (og furfurylalkohol), da det tegner sig for ca. 80 % af forbruget i Unionen. IFC importerer fra Den Dominikanske Republik, fra Kina under ordningen for aktiv forædling og fra andre tredjelande. Virksomheden er desuden EU-erhvervsgrenens hovedkunde, idet den aftager ca. 32 % af dens samlede salg. Det indkøbte furfuraldehyd videreføres til furfurylalkohol af TFC, en

virksomhed i Geel, Belgien, der er forretningsmæssigt forbundet med IFC.

(79) Denne importør forholder sig forholdsvis neutralt til proceduren, da den på den ene side ønsker adgang til kinesisk furfuraldehyd uden hindringer og uden byrden med at skulle opfylde toldkravene i forbindelse med ordningen for aktiv forædling og på den anden side ønsker EU-erhvervsgrenens fortsatte beståen for at kunne købe den pågældende vare med kort varsel. Med videreførelsen af foranstaltningerne vil konkurrencen for importen fra det producerende moderselskab i Den Dominikanske Republik desuden være elimineret, hvilket konsoliderer koncernens stærke stilling på markedet for både furfuraldehyd og furfurylalkohol (herunder mht. ordningen for aktiv forædling) i Unionen.

4. Brugernes interesser

(80) Kommissionen sendte spørgeskemaer til 27 industrielle brugere af furfuraldehyd. Kun tre brugere samarbejdede i forbindelse med proceduren. De købte imidlertid ikke furfuraldehyd i Kina, men direkte hos EU-erhvervsgrenen. Furfuraldehyd har kun meget begrænset betydning for disse brugere, som er aktive inden for olieraffinerings og i smøreolieindustrien. De føler sig derfor ikke specielt berørt af antidumpingforanstaltningerne.

5. Konklusion om Unionens interesser

(81) I betragtning af ovenstående konkluderes det, at der ikke er nogen tvungende grund til ikke at opretholde de gældende antidumpingforanstaltninger.

H. ANTIDUMPINGFORANSTALTNINGER

(82) Alle parter blev underrettet om de vigtigste kendsgerninger og betragtninger, der lå til grund for at anbefale, at de gældende foranstaltninger opretholdes. De fik også en frist, inden for hvilken de kunne fremsætte bemærkninger til disse oplysninger. Alle relevante bemærkninger er blevet analyseret, men de har ikke ændret ved de vigtigste kendsgerninger og betragtninger, på grundlag af hvilke det blev besluttet at opretholde antidumpingforanstaltningerne.

(83) Det følger af ovenstående, at de ved forordning (EF) nr. 639/2005 indførte antidumpingforanstaltninger vedrørende importen af furfuraldehyd med oprindelse i Kina bør opretholdes, jf. grundforordningens artikel 11, stk. 2. Foranstaltningerne består i en specifik told.

(84) Men da denne specifikke told blev indført på grundlag af resultaterne af den oprindelige undersøgelse i 1995 og aldrig er blevet ændret, har man fundet det hensigtsmæssigt at undersøge, om toldens størrelse fortsat er relevant. Kommissionen vil derfor overveje på eget initiativ at indlede en interimundersøgelse, jf. grundforordningens artikel 11, stk. 3 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

1. Der indføres en endelig antidumpingtold på importen af 2-furaldehyd (også kaldet furfuraldehyd eller furfural), i øjeblikket henhørende under KN-kode 2932 12 00, med oprindelse i Folkerepublikken Kina.
2. Tolden udgør 352 EUR pr. ton.
3. I tilfælde, hvor varer er blevet beskadiget før overgangen til fri omsætning, og hvor den pris, der faktisk er betalt eller skal betales, derfor fordeles med henblik på fastsættelse af toldværdien i henhold til artikel 145 i Kommissionens forordning

(EØF) nr. 2454/93 af 2. juli 1993 om visse gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EØF) nr. 2913/92 om indførelse af en EF-toldkodeks ⁽¹⁾, reduceres det toldbeløb, der er beregnet på grundlag af denne artikels stk. 2, med en procentsats svarende til fordelingen af den pris, der faktisk er betalt eller skal betales.

4. Gældende bestemmelser vedrørende told finder anvendelse, medmindre andet er fastsat.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. maj 2011.

På Rådets vegne
MARTONYI J.
Formand

⁽¹⁾ EUT L 253 af 11.10.1993, s. 1.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 454/2011

af 5. maj 2011

om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Trafiktelematik for persontrafikken i det transeuropæiske jernbanesystem

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet ⁽¹⁾, særlig artikel 6, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I henhold til direktiv 2008/57/EF, artikel 2, litra e), er jernbanesystemet opdelt i strukturelt og funktionelt definerede delsystemer. Hvert delsystem skal omfattes af en teknisk specifikation for interoperabilitet (TSI).

(2) Ved beslutning K(2006) 124 endelig af 9. februar 2007 gav Kommissionen Det Europæiske Jernbaneagentur (»agenturet«) mandat til at udarbejde tekniske specifikationer for interoperabilitet under Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog ⁽²⁾. Med dette mandat fik agenturet til opgave at udarbejde et udkast til TSI om trafiktelematik for persontrafikken. Agenturet forelagde en henstilling den 31. maj 2010. Henstillingen bør suppleres med en yderligere henstilling efter mandat fra Kommissionen om takster, billetudstedelse og reservation til indenlandske rejser. Ved udformningen af henstillingen bør agenturet tage hensyn til udviklingen i de enkelte lande og den tekniske udvikling inden for innovative billetsystemer og kombination af transportformer.

(3) Tekniske specifikationer for interoperabilitet vedtages efter direktiv 2008/57/EF. TSI'en i bilaget omfatter delsystemet Trafiktelematik for persontrafikken og anviser, hvordan de væsentlige krav kan opfyldes og jernbanesystemets interoperabilitet sikres.

(4) Det anses for vigtigt, at de forskellige infrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders informations- og kommunikationssystemer kobles effektivt sammen, navnlig hvad angår betjening af passagererne med aktuel information og med billetudstedelse.

(5) Formålet med denne TSI er at fastlægge de procedurer og grænseflader mellem alle typer af aktører, der gør det muligt at betjene passagerne med aktuel information og med billetudstedelse via bredt tilgængelige teknologier. Dette bør omfatte udveksling af oplysninger om følgende forhold: systemer, der forsyner passagererne med information før og under en rejse, reservations- og betalingssystemer, bagagehåndtering, udstedelse af billetter via billetkontorer og billetautomater, i togene, pr. telefon, via internettet eller ethvert andet bredt tilgængeligt informationsteknologisk medie samt styring af tilslutningerne mellem tog og med andre transportformer.

(6) Oplysninger til passagererne bør stilles til rådighed på en måde, der opfylder kravene i Kommissionens beslutning 2008/164/EF ⁽³⁾ af 21. december 2007 vedrørende den tekniske specifikation for interoperabilitet for »bevægelsesbæret« i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog og højhastighedstog.

(7) Denne TSI bør ikke foregribe medlemsstaternes beslutninger i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 ⁽⁴⁾, artikel 2.

(8) Detaljerede specifikationer er nødvendige for at sikre, at denne forordning kan anvendes. Disse specifikationer definerer dataudvekslingssystemet på grundlag af fælles komponenter og sammenkobling af de relevante aktørers informations- og kommunikationssystemer. Derudover er det nødvendigt at beskrive, hvordan udviklingen, ibrugtagningen og driften af dette system styres, og at tilrettelægge en helhedsplan for udviklingen og ibrugtagningen af systemet. Disse projektleverancer vil fremkomme under den indledende gennemførelsesfase. Derfor må TSI'en på et tidspunkt ændres, så den kan tage højde for dem (de detaljerede specifikationer, styringsplanen og helhedsplanen).

⁽¹⁾ EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1.

⁽³⁾ EUT L 64 af 7.3.2008, s. 1.

⁽⁴⁾ EUT L 315 af 3.12.2007, s. 14.

- (9) I overensstemmelse med direktiv 2008/57/EF, artikel 5, stk. 8, bør de tekniske dokumenter, som agenturet har offentliggjort, og som der henvises til i denne forordning, betragtes som værende knyttet til TSI'en og blive obligatoriske, så snart TSI'en bliver gældende.
- (10) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, som blev nedsat ved artikel 29, stk. 1, i direktiv 2008/57/EF —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

1. Den tekniske specifikation for interoperabilitet (TSI), der vedrører delområdet »anvendelser i persontrafikken« af delsystemet Trafiktelematik i det transeuropæiske jernbanesystem, jf. direktiv 2008/57/EF, artikel 6, stk. 1, fastsættes i bilag I.

2. TSI'en finder anvendelse på delområdet »anvendelser i persontrafikken« af delsystemet Telematik som defineret i direktiv 2008/57/EF, bilag II, punkt 2.5.

3. For persontogsforbindelser til og fra tredjelande er efterlevelsen af kravene i denne TSI betinget af, at aktører uden for EU stiller oplysninger til rådighed, medmindre der foreligger bilaterale aftaler om udveksling af oplysninger i overensstemmelse med TSI'en.

Artikel 2

Denne TSI gennemføres i tre faser:

- en første fase, hvor der fastlægges detaljerede it-specifikationer, styringsplan og helhedsplan (fase 1)
- en anden fase, hvor dataudvekslingssystemet udvikles (fase 2) og
- en afsluttende fase, hvor dataudvekslingssystemet tages i brug (fase 3).

Artikel 3

1. Det Europæiske Jernbaneagentur offentliggør og ajourfører de tekniske dokumenter, der er anført i bilag III, på sit websted. Det anvender den ændringshåndteringsprocedure for de tekniske dokumenter, der er specificeret i bilag I, afsnit 7.5.2. Det

aflægger rapport til Kommissionen om forløbet med disse dokumenter. Kommissionen underretter medlemsstaterne gennem det udvalg, der er nedsat ved artikel 29 i direktiv 2008/57/EF.

2. Det Europæiske Jernbaneagentur offentliggør og ajourfører de referencefiler, der er omhandlet i bilag I, afsnit 4.2.19, på sit websted. Det anvender en ændringshåndteringsprocedure for sådanne filer. Det aflægger rapport til Kommissionen om, hvordan arbejdet med disse dokumenter forløber. Kommissionen underretter medlemsstaterne gennem det udvalg, der er nedsat ved artikel 29 i direktiv 2008/57/EF.

3. Det Europæiske Jernbaneagentur fremsætter en henstilling om de udestående punkter, der er opført i bilag II til denne forordning, senest den 31. marts 2012.

Artikel 4

Jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, stationsledere, billetforhandlere og agenturet bidrager til arbejdet i fase 1 som specificeret i bilag I, afsnit 7.2, ved at stille funktionsmæssige og tekniske oplysninger og ekspertise til rådighed.

Artikel 5

Jernbanesektorens repræsentative organer på europæisk niveau, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning 881/2004/EF⁽¹⁾, artikel 3, stk. 2, udarbejder sammen med en repræsentant for billetforhandlerne og en repræsentant for europæiske passagerer de detaljerede it-specifikationer, styringsplanen og helhedsplanen som beskrevet i bilag I, afsnit 7, og forelægger dem for Kommissionen, senest et år efter at denne forordning er offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 6

Medlemsstaterne sørger for, at jernbanevirksomhederne, infrastrukturforvalterne, stationslederne og billetforhandlerne er underrettet om denne forordning.

Artikel 7

Denne forordning ændres under hensyntagen til resultaterne af fase 1 som beskrevet i bilag I, afsnit 7.2.

⁽¹⁾ EUT L 164 af 30.4.2004, s. 1.

Artikel 8

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 5. maj 2011.

På Kommissionens vegne

José Manuel BARROSO

Formand

BILAG I

1. INDLEDNING
- 1.1. **Teknisk anvendelsesområde**

Denne tekniske specifikation for interoperabilitet (TSI'en) vedrører delområdet »anvendelser i persontrafikken« af delsystemet Trafiktelematik i det transeuropæiske jernbanesystem, jf. direktiv 2008/57/EF, artikel 6, stk. 1. Den er omfattet af det funktionelt definerede område, der indgår i listen i bilag II til direktiv 2008/57/EF.
- 1.2. **Geografisk anvendelsesområde**

Det geografiske anvendelsesområde for denne TSI er det transeuropæiske jernbanesystem, der er defineret i direktiv 2008/57/EF, artikel 2, litra a).
- 1.3. **TSI'ens indhold**

Indholdet af denne TSI er i overensstemmelse med artikel 5 i direktiv 2008/57/EF.

Desuden omfatter denne TSI i kapitel 4 de forskrifter om drift og vedligeholdelse, der er specifikke for dens tekniske og geografiske anvendelsesområde.
2. DEFINITION AF DELSYSTEM/ANVENDELSESOMRÅDE
- 2.1. **Delsystem**

Denne TSI omfatter:

 - a) det funktionelt definerede delsystem Trafiktelematik for persontrafikken
 - b) den del af delsystemet Vedligeholdelse, der vedrører trafiktelematik i persontrafikken (dvs. anvendelsesmetoder, forvaltning, ajourføring og vedligeholdelse af databaser, software og datakommunikationsprotokoller osv.).

Den omfatter tilvejebringelse af oplysninger om følgende forhold:

 - a) systemer, der forsyner passagererne med information før og under en rejse
 - b) reservations- og betalingsystemer
 - c) bagagehåndtering
 - d) udstedelse af billetter via billetkontorer, billetautomater, telefon, internettet eller ethvert andet bredt tilgængeligt informationsteknologisk medie samt i togene
 - e) styring af tilslutningerne mellem tog og med andre transportformer.
- 2.1.1. *Oplysning af passagererne før og under en rejse*

Det mindstemål af oplysninger, som jernbanevirksomheder og/eller billetforhandlere skal give passagererne, er anført i bilag II til forordning (EF) nr. 1371/2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.
- 2.1.2. *Reservations- og betalingsystemer*

Der vil blive udvekslet oplysninger mellem reservations- og billetudstedelsessystemerne og forskellige billetforhandleres og jernbanevirksomheders betalingsystemer, således at passagererne kan betale for ovennævnte billetter, reservationer og tillæg for den rejse og forbindelse, de har valgt.
- 2.1.3. *Bagagehåndtering*

Passagererne vil blive oplyst om klageprocedurer i tilfælde, hvor indskrevet bagage bortkommer under rejsen. Desuden vil passagererne blive oplyst om udlevering eller afhentning af indskrevet bagage.

2.1.4. *Udstedelse af billetter via billetkontorer, billetautomater, telefon, internettet eller ethvert andet bredt tilgængeligt informationsteknologisk medie*

Der vil blive udvekslet oplysninger mellem jernbanevirksomhederne og billetforhandlerne for at sætte sidstnævnte i stand til at udstede billetter, gennemgående billetter og tillæg og at foretage reservationer, i det omfang disse ydelser står til rådighed.

2.1.5. *Styring af tilslutningerne mellem tog og med andre transportformer*

Der stilles forslag om en standard for tilvejebringelse af oplysninger til og udveksling af oplysninger med andre transportformer.

3. VÆSENTLIGE KRAV

3.1. **Efterlevelse af de væsentlige krav**

I henhold til artikel 4, stk. 1, i direktiv 2008/57/EF skal det transeuropæiske jernbanesystem og dets delsystemer og interoperabilitetskomponenter opfylde de væsentlige krav, der er anført i brede vendinger i direktivets bilag III.

Inden for denne TSI's anvendelsesområde sikres det, at delsystemet opfylder de væsentlige krav, som der henvises til i denne TSI's kapitel 3, ved efterlevelse af de specifikationer, der beskrives i kapitel 4: Karakterisering af delsystemet.

3.2. **Aspekter, der vedrører de generelle krav**

De generelle kravs relevans for delsystemet Trafiktelematik for persontrafikken bestemmes således:

3.2.1. *Sikkerhed*

Følgende sikkerhedsrelaterede væsentlige krav gælder for delsystemet Trafiktelematik for persontrafikken: væsentlige krav 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4 og 1.1.5 i bilag III til direktiv 2008/57/EF. Disse væsentlige krav er ikke relevante for delsystemet Trafiktelematik.

3.2.2. *Pålidelighed og tilgængelighed*

Det væsentlige krav 1.2 i bilag III til direktiv 2008/57/EF opfyldes ved hjælp af følgende afsnit:

— Afsnit 4.2.19: Diverse referencefiler og databaser

— Afsnit 4.2.21: Netværkssamarbejde og kommunikation.

3.2.3. *Sundhed*

De væsentlige krav 1.3.1 og 1.3.2 i bilag III til direktiv 2008/57/EF er ikke relevante for delsystemet Trafiktelematik.

3.2.4. *Miljøbeskyttelse*

De væsentlige krav 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 og 1.4.5 i bilag III til direktiv 2008/57/EF er ikke relevante for delsystemet Trafiktelematik.

3.2.5. *Teknisk kompatibilitet*

Det væsentlige krav 1.5 i bilag III til direktiv 2008/57/EF er ikke relevant for delsystemet Trafiktelematik.

3.3. **Aspekter, der specifikt vedrører delsystemet Trafiktelematik for persontrafikken**

De generelle kravs relevans for delsystemet Trafiktelematik for persontrafikken bestemmes således:

3.3.1. Teknisk kompatibilitet

Det væsentlige krav 2.7.1 i bilag III til direktiv 2008/57/EF opfyldes ved hjælp af følgende afsnit:

- Afsnit 4.2.19: Diverse referencefiler og databaser
- Afsnit 4.2.21: Netværkssamarbejde og kommunikation.

3.3.2. Pålidelighed og tilgængelighed

Det væsentlige krav 2.7.2 i bilag III til direktiv 2008/57/EF opfyldes ved hjælp af følgende afsnit:

- Afsnit 4.2.19: Diverse referencefiler og databaser
- Afsnit 4.2.21: Netværkssamarbejde og kommunikation.

Men dette væsentlige krav, og navnlig anvendelsesmetoden, der sikrer trafiktelematikens effektivitet og servicekvaliteten, danner grundlag for hele TSI'en og ikke kun for de nævnte afsnit.

3.3.3. Sundhed

Hvad angår det væsentlige krav 2.7.3 i bilag III til direktiv 2008/57/EF, specificerer denne TSI ingen yderligere krav i forhold til de eksisterende forskrifter på nationalt og europæisk plan med grundregler for ergonomi og sundhedsbeskyttelse ved disse telematiksystemers brugergrænseflader.

3.3.4. Sikkerhed

Det væsentlige krav 2.7.4 i bilag III til direktiv 2008/57/EF opfyldes ved hjælp af følgende afsnit:

- Afsnit 4.2.19: Diverse referencefiler og databaser
- Afsnit 4.2.21: Netværkssamarbejde og kommunikation.

4. KARAKTERISERING AF DELSYSTEMET

4.1. Indledning

Når alle gældende væsentlige krav tages i betragtning, er delsystemet Trafiktelematik for persontrafikken karakteriseret ved nedenstående grundparametre, der beskrives i de følgende afsnit.

4.2. Delsystemets funktionelle og tekniske specifikationer

4.2.1. Udveksling af køreplansdata

Dette grundparameter fastsætter, hvordan jernbanevirksomheden skal udveksle køreplansdata.

Dette grundparameter skal sikre, at køreplaner, der omfatter de nedenfor definerede dataelementer, stilles til rådighed for en anden jernbanevirksomhed, for tredjeparter og for offentlige organer. Dette grundparameter skal desuden sikre, at hver jernbanevirksomhed stiller korrekte og ajourførte køreplansdata til rådighed.

Bestemmelserne i dette grundparameter finder anvendelse på jernbanevirksomhedens persontrafik.

Dette grundparameter skal omfatte følgende proces:

4.2.1.1. Jernbanevirksomheden stiller sine egne køreplansdata til rådighed for andre jernbanevirksomheder og for tredjeparter

Alle de køreplansdata, som jernbanevirksomheden er ansvarlig for i sin egenskab af ene- eller medoperatør, og som vedrører transportforbindelser, der står til rådighed, så offentligheden kan købe dem, skal den stille til rådighed ved at garantere alle jernbanevirksomheder, tredjeparter og offentlige organer adgang til dem. Jernbanevirksomheden skal sikre, at køreplansdataene er korrekte og ajourførte. Køreplansdataene skal være til rådighed i mindst tolv måneder, efter at de er udløbet.

Når en jernbanevirksomhed driver en transportforbindelse, for hvilken den er en blandt flere medoperatører, skal den sammen med alle de andre medoperatører sørge for, at dens del af køreplanen er korrekt og ajourført.

Hovedindholdet af køreplansdataene er følgende:

- grundprincipper for togvarianter
- togsymbol
- forskellige mulige måder at symbolisere trafikdage på
- togkategori/trafikart
- sammenhænge mellem transportforbindelser
- vogngrupper koblet på tog
- tilkobling, frakobling
- gennemgående forbindelser (tilslutning til)
- gennemgående forbindelser (ændring af transportforbindelsens nummer)
- oplysninger om transportforbindelser
- standsninger med trafikrestriktioner
- nattog
- passage mellem tidszoner
- prissystem og reservationsoplysninger
- kilde til oplysninger
- reservationsudbydere
- servicefaciliteter
- togets tilgængelighed (herunder om der er forbeholdte siddepladser, kørestolspladser, universelt tilgængelige sovekupéer, jf. TSI'en om forholdene for bevægelseshæmmede, afsnit 4.2.4) — se afsnit 4.2.6.1
- tillægsydelse
- omstigning — skiftetider mellem transportforbindelser
- liste over stationer.

For de transportforbindelser, som jernbanevirksomheden har enekontrol over, skal den årlige køreplan stilles til rådighed, mindst to måneder før den træder i kraft. For de andre transportforbindelser skal jernbanevirksomheden stille køreplanen til rådighed hurtigst muligt.

Jernbanevirksomheden skal stille ændringer af den årlige køreplan til rådighed i en serie ajourføringer af køreplanen, mindst syv dage før ændringerne træder i kraft. Denne forpligtelse gælder kun, hvis ændringen er kendt for jernbanevirksomheden, syv eller flere dage før den træder i kraft.

Ovenstående proces og de oplysninger, der benyttes til den, skal efterleve teknisk dokument:

— B.4 (se bilag III).

4.2.2. *Udveksling af tarifdata*

Dette grundparameter fastsætter, hvordan jernbanevirksomheden skal udveksle tarifdata.

Dette grundparameter skal sikre, at tarifdata står til rådighed for andre jernbanevirksomheder eller tredjeparter, der har tilladelse til at sælge, i det nedenfor fastlagte format.

Bestemmelserne i dette grundparameter gælder for alle jernbanevirksomhedens passagertariffer for indenlandske, internationale salg og udlandssalg.

Dette grundparameter skal omfatte følgende proces:

4.2.2.1. *Jernbanevirksomheden stiller sine egne tariffer til rådighed for andre jernbanevirksomheder, bemyndigede offentlige organer og tredjeparter med tilladelse til at sælge*

Jernbanevirksomheden skal ved adgangsgaranti stille alle sine tariffer (inklusive taksttabeller) til rådighed for de jernbanevirksomheder og tredjeparter, som den giver tilladelse til at sælge på grundlag af distributionsaftaler, og for bemyndigede offentlige organer. Jernbanevirksomheden skal sikre, at tarifdataene er korrekte og ajourførte.

Når en jernbanevirksomhed driver en transportforbindelse, for hvilken den er en blandt flere medoperatører, skal den sammen med alle de andre medoperatører sørge for, at dens del af tarifdataene er korrekte og ajourførte.

Hovedindholdet af de tarifdata, der forudsættes benyttet ved internationale salg eller udlandssalg, er fastsat i bilag IV.

Tarifdata, der forudsættes benyttet ved internationale salg eller udlandssalg, skal stilles til rådighed for jernbanevirksomheder og tredjeparter med henblik på salg i henhold til distributionsaftaler samt for bemyndigede offentlige organer mindst så lang tid i forvejen som anført i bilag IV.

Ovenstående proces og de oplysninger, der benyttes til den, skal, for så vidt angår data, der forudsættes benyttet ved internationale salg eller udlandssalg, efterleve følgende tekniske dokumenter:

— B.1 (se bilag III).

— B.2 (se bilag III).

— B.3 (se bilag III).

Tarifdata, der forudsættes benyttet ved indlandssalg skal stilles til rådighed for jernbanevirksomheder og for tredjeparter, der har tilladelse til at sælge, samt for bemyndigede offentlige organer mindst lige så lang tid i forvejen som tarifdata, der forudsættes benyttet ved internationale salg eller udlandssalg.

Ovenstående proces og de oplysninger, der benyttes til den, skal, for så vidt angår tarifdata, der forudsættes benyttet ved indlandssalg, efterleve et eller flere tekniske dokumenter, som Jernbaneagenturet skal udarbejde (se bilag II).

4.2.3. *Håndtering af jernbanevirksomhedens kontaktoplysninger*

Dette grundparameter fastlægger, hvordan jernbanevirksomheden skal tilvejebringe oplysninger om sit officielle websted, hvor kunderne kan få korrekte oplysninger.

Bestemmelserne i dette grundparameter gælder for alle jernbanevirksomheder.

Dette grundparameter skal omfatte følgende proces:

4.2.3.1. Jernbanevirksomheden stiller et datasæt med sine kontaktoplysninger til rådighed

Jernbanevirksomheden skal stille et datasæt, der omfatter operatørnavn, operatørkode og internetadressen på virksomhedens officielle websted, til rådighed for andre jernbanevirksomheder, Jernbaneagenturet, tredjeparter og offentlige organer. Det officielle websted, som dette grundparameter omhandler, skal være maskinlæsbart og i overensstemmelse med retningslinjerne for webindholds tilgængelighed. Hvis en jernbanevirksomhed driver en fælles forretningsenhed sammen med en eller flere andre jernbanevirksomheder, skal navnet på den fælles forretningsenhed, operatørkoderne og det officielle websted stilles til rådighed for de andre jernbanevirksomheder.

Når en jernbanevirksomhed stiller sine køreplansoplysninger til rådighed for andre jernbanevirksomheder i medfør af afsnit 4.2.1.1, skal den sikre, at operatørnavnet i de udleverede køreplansoplysninger svarer til operatørnavnet i dette datasæt. Er der sket ændringer, skal jernbanevirksomheden ajourføre datasættets indhold hurtigst muligt.

4.2.4. *Håndtering af oplysninger om befordringsbetingelser*

Dette grundparameter fastsætter, hvordan jernbanevirksomheden skal håndtere oplysninger om befordringsbetingelserne.

Dette grundparameter skal sikre, at befordringsbetingelserne står til rådighed på jernbanevirksomhedens officielle websted.

Bestemmelserne i dette grundparameter finder anvendelse på jernbanevirksomhedens persontrafik.

Dette grundparameter skal omfatte følgende proces:

4.2.4.1. Jernbanevirksomheden offentliggør oplysninger om befordringsbetingelserne
Jernbanevirksomheden skal offentliggøre oplysninger om:

- generelle vilkår for befordring af personer med jernbane (GCC-CIV/PRR)
- virksomhedens egne befordringsbetingelser
- et link til forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser
- hvilke betalingsmidler der kan benyttes
- salgsvilkår og kundeservice, herunder især vilkår for ombytning og tilbagebetaling af billetter
- klageprocedurer.

Disse oplysninger skal mindst offentliggøres på virksomhedens officielle websted. Webstedet skal efterleve retningslinjerne for webindholds tilgængelighed, som tager hensyn til personer med nedsat hørelse og/eller syn.

Denne proces skal gennemføres for den første offentliggørelse, senest seks måneder efter at denne TSI er trådt i kraft. Ændringer af disse oplysninger skal offentliggøres, mindst seks dage inden de træder i kraft. Jernbanevirksomheden skal opregne de punkter, der er ændret i forhold til den foregående version. Hver gang dette gøres, skal jernbanevirksomheden bibeholde den tidligere version af disse oplysninger på sit officielle websted.

4.2.5. *Håndtering af oplysninger om befordring af indskrevet bagage*

I dette grundparameter fastlægges det, hvordan jernbanevirksomheden skal tilvejebringe oplysninger om befordring af indskrevet bagage, hvis jernbanevirksomheden tilbyder denne ydelse. Tilbydes ydelsen ikke, skal jernbanevirksomheden oplyse dette.

Dette grundparameter skal sikre, at der står oplysninger om håndtering af indskrevet bagage til rådighed for passageren.

Dette grundparameter skal omfatte følgende proces:

4.2.5.1. Jernbanevirksomheden offentliggør vilkårene for håndtering af indskrevet bagage

Jernbanevirksomheden skal offentliggøre vilkårene for håndtering af indskrevet bagage over for passagererne, hvis den tilbyder en sådan håndtering. Hvis ydelsen ikke tilbydes, skal jernbanevirksomheden offentliggøre denne oplysning. Denne oplysning skal mindst offentliggøres på jernbanevirksomhedens officielle websted. Webstedet skal efterleve retningslinjerne for webindholds tilgængelighed, som tager hensyn til personer med nedsat hørelse og/eller syn.

Denne proces skal gennemføres for den første offentliggørelse, senest seks måneder efter at denne TSI er trådt i kraft. Ændringer af disse oplysninger skal offentliggøres, mindst seks dage inden ændringen træder i kraft. Jernbanevirksomheden skal opregne de punkter, der er ændret i forhold til den foregående version. Hver gang dette gøres, skal jernbanevirksomheden bibeholde den tidligere version af disse oplysninger på sit officielle websted.

4.2.6. Håndtering af oplysninger om befordring af og assistance til bevægelseshæmmede

I dette grundparameter fastlægges det, hvordan jernbanevirksomheden, billetforhandleren og/eller stationslederen skal tilvejebringe oplysninger om befordring af og assistance til bevægelseshæmmede.

Dette grundparameter skal sikre, at der står oplysninger om befordring af og assistance til bevægelseshæmmede til rådighed for passageren. Hvis jernbanevirksomheden benytter it-kommunikation til forespørgsler om leveringsmulighed/reservation af assistance til bevægelseshæmmede, skal det system, henvendelsen rettes til, mindst kunne håndtere meddelelser i overensstemmelse med den protokol, der er specificeret i teknisk dokument B.10 (se bilag III). Desuden skal systemet udstede et bekræftelsesnummer for reservation af assistance — dette er afgørende for at give kunden sikkerhed for og tillid til, at assistancen vil blive ydet, og for at placere et ansvar for, at assistancen ydes. Disse meddelelser indeholder alle de oplysninger, som jernbanevirksomheden, billetforhandleren, og/eller stationslederen har brug for til at udstede et bekræftelsesnummer til den bevægelseshæmmede (for hver afgang og ankomst ved hver rejse) om reservering af assistance.

Bestemmelserne i dette grundparameter skal finde anvendelse på følgende måde: Håndteringen af oplysninger om befordring af bevægelseshæmmede skal finde anvendelse på jernbanevirksomhedens persontransportforbindelser. Bestemmelserne i dette grundparameter om elektronisk anmodning/bekræftelse skal finde anvendelse, hvis der foreligger en aftale mellem den anmodende part og de parter, anmodningen er rettet til.

Dette grundparameter skal omfatte følgende processer:

4.2.6.1. Jernbanevirksomheden offentliggør oplysninger om togforbindelsernes tilgængelighed og om vilkårene for adgang til det rullende materiel

Jernbanevirksomheden skal offentliggøre oplysninger om følgende forhold:

- togtyper/-numre og/eller strækningsnumre (hvis tognumre ikke er offentligt tilgængelige), hvor der findes faciliteter for bevægelseshæmmede
- art og mindstemængde af faciliteter for bevægelseshæmmede i ovennævnte tog (f.eks. kørestolsplads, ligge-/soveplads for bevægelseshæmmede, toilet for bevægelseshæmmede, placering af siddepladser for bevægelseshæmmede) under normale driftsforhold
- hvordan man kan anmode om assistance ved ind- og udstigning i tog (herunder forvarselsperiode for assistance til bevægelseshæmmede, adresse, mailadresse, åbningstid og telefonnummer på kontoret eller kontorerne for assistance til bevægelseshæmmede) i overensstemmelse med artikel 24 i forordningen om passagerrettigheder
- kørestoles største tilladte omfang og vægt (inklusive den bevægelseshæmmedes egen vægt)
- befordringsvilkårene for ledsagende personer og/eller dyr
- adgangsforholdene til stationsbygningen og perronerne, herunder om stationen er kategoriseret som tilgængelig for bevægelseshæmmede, og om den har personale, der kan yde assistance til bevægelseshæmmede.

Disse oplysninger skal mindst offentliggøres på virksomhedens officielle websted. Webstedet skal efterleve retningslinjerne for webindholds tilgængelighed, som tager hensyn til personer med nedsat hørelse og/eller syn.

Denne proces skal gennemføres for den første offentliggørelse, senest seks måneder efter at denne TSI er trådt i kraft. Ændringer af disse oplysninger skal offentliggøres, mindst seks dage inden ændringen træder i kraft. Jernbanevirksomheden skal opregne de punkter, der er ændret i forhold til den foregående version. Hver gang jernbanevirksomheden bibeholder den tidligere version af disse oplysninger på sit officielle websted.

4.2.6.2. Jernbanevirksomheden eller billetforhandleren sender en forespørgsel om leveringsmulighed/reservation af assistance til bevægelseshæmmede til det eller de modtagende systemer

Hvis jernbanevirksomheden eller billetforhandleren benytter it-kommunikation til forespørgsel om leveringsmulighed/reservation af assistance til bevægelseshæmmede, skal en sådan anmodning opfylde de relevante bestemmelser.

Muligheden for at reservere assistance til bevægelseshæmmede forudsætter, at der er indgået en forretningsaftale mellem den eller de involverede operatører og distributører. Sådanne aftaler kan omfatte afgifter, tekniske og sikkerhedsmæssige standarder, særlige begrænsninger angående tog, afgang- og ankomststationer, tariffer, salgskanaler osv.

Hvis der er indgået en aftale mellem de involverede parter, skal det anmodende distributionssystem sende forespørgsler om leveringsmulighed/reservation til systemet om den specificerede type assistance for det relevante tog.

Der skal være følgende hovedtyper af anmodninger:

- forespørgsel om leveringsmulighed
- reservationsanmodning
- anmodning om delvis annullering
- anmodning om fuld annullering.

Denne proces skal gennemføres efter en kundeforretning, der overføres til jernbanevirksomhedens eller billetforhandlerens system.

Dataelementerne og informationsindholdet i den meddelelse, der benyttes til at efterleve forpligtelserne, skal:

- enten efterleve de elementer, der er defineret i teknisk dokument B.10 (se bilag III), og i så fald skal alle modtagende systemer kunne forstå og besvare anmodningen
- eller opfylde andre standarder, og i så fald skal det modtagende system kun kunne forstå og besvare anmodningen, hvis der foreligger en særlig aftale med det anmodende system.

4.2.6.3. Det modtagende system besvarer forespørgslen om leveringsmulighed/anmodningen om reservation af assistance til bevægelseshæmmede

Hvis jernbanevirksomheden benytter it-kommunikation til at sende svar angående leveringsmulighed/reservation af assistance til bevægelseshæmmede, skal den overholde vilkårene for denne proces.

Hvis en anmodning om reservation af assistance til bevægelseshæmmede er korrekt formuleret i henhold til den ovenfor beskrevne proces, skal det modtagende system sende det anmodende system et svar angående leveringsmulighed/reservation for den ønskede type assistance.

Der skal være følgende hovedtyper af besvarelser på reservationsanmodninger:

- svar om leveringsmulighed
- bekræftelse af reservationsanmodning

— bekræftelse af anmodning om delvis annullering

— bekræftelse af anmodning om fuld annullering

— negativt svar.

Denne proces skal gennemføres, når det modtagende system får en anmodning, der er etableret efter den ovenfor beskrevne proces.

Dataelementerne og informationsindholdet i den meddelelse, der benyttes til at efterleve forpligtelserne, skal:

— enten opfylde de elementer, der er defineret i teknisk dokument B.10 (se bilag III)

— eller opfylde andre standarder

i overensstemmelse med den protokol, der benyttes af det anmodende system.

4.2.7. *Håndtering af oplysninger om medtagning af cykler*

Dette grundparameter fastsætter, hvordan jernbanevirksomheden skal håndtere oplysninger om medtagning af cykler.

Dette grundparameter skal sikre, at der står oplysninger om medtagning af cykler til rådighed for passageren. Tildelingssystemet skal mindst kunne håndtere meddelelser i overensstemmelse med den protokol, der er specificeret i teknisk dokument B.5 (se bilag III).

Bestemmelserne i dette grundparameter skal finde anvendelse på følgende måde: Håndteringen af oplysninger om medtagning af cykler skal finde anvendelse på jernbanevirksomhedens persontransportforbindelser, når der tilbydes mulighed for at medtage cykler. Bestemmelserne i dette grundparameter om elektronisk anmodning/bekræftelse skal finde anvendelse, hvis der foreligger en aftale mellem de anmodende og tildelende parter om forbindelser, hvor der kan eller skal reserveres plads til cykler på forhånd.

Dette grundparameter skal omfatte følgende processer:

4.2.7.1. *Jernbanevirksomheden offentliggør vilkårene for håndtering af cykler*

Jernbanevirksomheden skal offentliggøre vilkårene for medtagning af cykler over for passagererne i tilfælde, hvor cykler kan medtages. Disse oplysninger skal mindst offentliggøres på jernbanevirksomhedens officielle websted. Webstedet skal efterleve retningslinjerne for webindholds tilgængelighed, som tager hensyn til personer med nedsat hørelse og/eller syn. Betingelserne skal som minimum anføres:

— togtyper/-numre og/eller strækkningsnumre (hvis tognumre ikke er offentligt tilgængelige), hvor der kan medtages cykler

— særlige tidspunkter/perioder, hvor det er tilladt at medtage cykler

— takster for medtagning af cykler

— om der kan eller skal reserveres en særlig cykelplads i toget (herunder hvor lang tid i forvejen der skal reserveres, åbningstider, mailadresse og/eller telefonnummer).

Den første offentliggørelse af disse betingelser skal finde sted, senest seks måneder efter at denne TSI er trådt i kraft. Ændringer af disse oplysninger skal offentliggøres, mindst seks dage inden ændringen træder i kraft. Jernbanevirksomheden skal opregne de punkter, der er ændret i forhold til den foregående version. I alle tilfælde skal jernbanevirksomheden bibeholde den tidligere version af disse oplysninger på sit officielle websted.

4.2.7.2. En jernbanevirksomhed eller billetforhandler sender en forespørgsel om leveringsmulighed/reservation af cykelplads til det tildelende reservationssystem. Muligheden for at foretage en reservation forudsætter, at der er indgået en forretningsaftale mellem den eller de involverede operatører og distributører. Sådanne aftaler kan omfatte afgifter, tekniske og sikkerhedsmæssige standarder, særlige begrænsninger angående tog, afgang- og ankomststationer, tariffer, salgskanaler osv.

Hvis jernbanevirksomheden eller billetforhandleren benytter it-kommunikation til forespørgsel om leveringsmulighed/reservation af cykelplads, skal en sådan anmodning opfylde kravene til denne proces.

Hvis der er indgået en aftale mellem de involverede parter, skal det anmodende distributionssystem forespørge hos tildelingssystemet, om den ønskede cykelbefordring kan leveres og reserveres på det pågældende tog.

Der skal være følgende hovedtyper af reservationsanmodninger:

- forespørgsel om leveringsmulighed
- reservationsanmodning
- anmodning om delvis annullering
- anmodning om fuld annullering.

Denne proces skal gennemføres efter en kundeforespørgelse, der sendes til jernbanevirksomhedens distributionssystem.

Dataelementerne og informationsindholdet i den meddelelse, der benyttes til at efterleve forpligtelserne, skal:

- enten være i overensstemmelse med definitionerne i teknisk dokument B.5 (se bilag III), og i så fald skal alle tildelingssystemer kunne forstå og besvare anmodningen
- eller opfylde andre standarder, og i så fald skal tildelingssystemet kun kunne forstå og besvare anmodningen, hvis der er indgået en særlig aftale med det anmodende distributionssystem.

4.2.7.3. Det tildelende reservationssystem sender svar om leveringsmulighed/reservation for cykler.

Hvis jernbanevirksomheden benytter it-kommunikation til at sende svar om leveringsmulighed/reservation af cykelplads, skal den følge de relevante instrukser for denne proces.

Hvis en anmodning om reservation af cykelpladser er korrekt formuleret i henhold til den ovenfor beskrevne proces, skal tildelingssystemet sende det anmodende distributionssystem et svar angående leveringsmulighed/reservation for det ønskede tog.

Der skal være følgende hovedtyper af besvarelser på reservationsanmodninger:

- svar om leveringsmulighed
- bekræftelse af reservationsanmodning
- bekræftelse af anmodning om delvis annullering
- bekræftelse af anmodning om fuld annullering
- negativt svar.

Denne proces skal gennemføres som svar på en anmodning, der indløber til tildelingssystemet efter den ovenfor beskrevne proces.

Dataelementerne og informationsindholdet i den meddelelse, der benyttes til at efterleve forpligtelserne, skal:

- enten svare til oplysningerne i teknisk dokument B.5 (se bilag III)
- eller opfylde andre standarder

i overensstemmelse med den protokol, der benyttes af tildelingssystemet.

4.2.8. *Håndtering af oplysninger om medtagning af biler*

Dette grundparameter fastlægger, hvordan jernbanevirksomheden skal tilvejebringe oplysninger om medtagning af biler/motorcykler (i det følgende indbefatter ordet »biler« også motorcykler), hvis jernbanevirksomheden tilbyder denne ydelse.

Dette grundparameter skal sikre, at der står oplysninger om medtagning af biler til rådighed for passageren. Tildelingssystemet skal mindst kunne håndtere meddelelser i overensstemmelse med den protokol, der er specificeret i teknisk dokument B.5 (se bilag III).

Bestemmelserne i dette grundparameter skal finde anvendelse på følgende måde: Håndteringen af oplysninger om medtagning af biler skal finde anvendelse på jernbanevirksomhedens persontransportforbindelser, når der tilbydes mulighed for at medtage biler. Bestemmelserne i dette grundparameter om elektronisk anmodning/bekræftelse skal finde anvendelse, hvis der foreligger en aftale mellem de anmodende og tildelende parter om forbindelser, hvor der kan eller skal reserveres plads til biler på forhånd.

Dette grundparameter skal anvendes således:

4.2.8.1. *Jernbanevirksomheden offentliggør vilkårene for håndtering af biler*

Jernbanevirksomheden skal meddele vilkårene for medtagning af biler til passagererne i tilfælde, hvor biler kan medtages. Disse oplysninger skal mindst offentliggøres på jernbanevirksomhedens officielle websted. Webstedet skal efterleve retningslinjerne for webindholds tilgængelighed, som tager hensyn til personer med nedsat hørelse og/eller syn.

Betingelserne skal som minimum anføres:

- togtyper/-numre, hvor der er mulighed for at medtage biler
- særlige tidspunkter/perioder, hvor det er muligt at medtage biler
- standardtaksterne for medtagning af biler (inklusive takster for passagerpladser, når jernbanevirksomheden tilbyder passagerplads)
- nøjagtig adresse og tidspunkt for ombordkørsel på toget
- nøjagtig adresse og ankomsttidspunkt for toget på bestemmelsesstationen
- grænser for størrelsen, vægten m.v. af biler, der kan medtages.

Den første offentliggørelse skal finde sted, senest seks måneder efter at denne TSI er trådt i kraft. Ændringer af disse oplysninger skal offentliggøres, mindst seks dage inden de træder i kraft. Jernbanevirksomheden skal opregne ændringerne. Hver gang skal jernbanevirksomheden bibeholde den tidligere version af disse oplysninger på sit officielle websted.

4.2.8.2. Jernbanevirksomheden eller billetforhandleren sender en forespørgsel om leveringsmulighed/reservation af bilplads til reservationssystemet

Muligheden for at foretage en reservation forudsætter, at der er indgået en forretningsaftale mellem den eller de involverede operatører og distributører. Sådanne aftaler kan omfatte afgifter, tekniske og sikkerhedsmæssige standarder, særlige begrænsninger angående tog, afgang- og ankomststationer, tariffer, salgskanaler osv.

Hvis jernbanevirksomheden eller billetforhandleren benytter it-kommunikation til forespørgsel om leveringsmulighed/reservation af bilplads, skal en sådan anmodning opfylde bestemmelserne for denne proces.

Hvis der er indgået en aftale mellem de involverede parter, skal det anmodende distributionssystem forespørge hos tildelingssystemet for det relevante tog, om den ønskede bilplads kan leveres og reserveres.

Der skal være følgende hovedtyper af reservationsanmodninger:

- forespørgsel om leveringsmulighed
- reservationsanmodning
- anmodning om delvis annullering
- anmodning om fuld annullering.

Denne proces skal gennemføres efter en kundeforretning, der sendes til jernbanevirksomhedens distributionssystem.

Dataelementerne og informationsindholdet i den meddelelse, der benyttes til at efterleve forpligtelserne, skal:

- enten efterleve de elementer, der er defineret i teknisk dokument B.5 (se bilag III), og i så fald skal alle tildelingssystemer kunne forstå og besvare anmodningen
- eller opfylde andre standarder, og i så fald skal tildelingssystemet kun kunne forstå og besvare anmodningen, hvis der foreligger en særlig aftale med det anmodende distributionssystem.

4.2.8.3. Det tildelende reservationssystem sender svar om leveringsmulighed/reservation for biler

Hvis jernbanevirksomheden benytter it-kommunikation til at sende svar om leveringsmulighed/reservation af bilplads, skal den overholde forskrifterne for denne proces.

Hvis en anmodning om reservation til biler er korrekt formuleret i henhold til den ovenfor beskrevne proces, skal tildelingssystemet sende det anmodende distributionssystem et svar om leveringsmulighed/reservation for det ønskede tog.

Der skal være følgende hovedtyper af besvarelser på reservationsanmodninger:

- svar om leveringsmulighed
- bekræftelse af reservationsanmodning
- bekræftelse af anmodning om delvis annullering
- bekræftelse af anmodning om fuld annullering
- negativt svar.

Denne proces skal gennemføres som svar på en anmodning, der indløber til tildelingssystemet efter den ovenfor beskrevne proces.

Dataelementerne og informationsindholdet i den meddelelse, der benyttes til at efterleve forpligtelserne, skal:

- enten opfylde elementer, der er defineret i teknisk dokument B.5 (se bilag III)
- eller opfylde andre standarder

i overensstemmelse med den protokol, der benyttes af det anmodende distributionssystem.

4.2.9. *Håndtering af forespørgsler om leveringsmulighed/reservation*

Dette grundparameter fastlægger, hvordan jernbanevirksomhederne skal håndtere pladsreservationer til passagerer. Alle pladstyper (siddepladser, liggepladser, sovevognspladser, forbeholdte siddepladser, kørestolspladser, universelt tilgængelige sovekupéer (se TSF'en om forholdene for bevægelseshæmmede, afsnit 4.2.4)) betegnes herefter som »pladser«, medmindre der er behov for at præcisere. Reservationer angående medtagning af cykler, medtagning af biler og assistance til bevægelseshæmmede er beskrevet som særlige grundparametre i hver sit afsnit.

Pladsreservation kan enten alene omfatte bestilling af plads i tillæg til befordringskontrakten, eller indgå i en kombineret transaktion, der både omfatter plads og befordringskontrakt.

Dette grundparameter skal sikre, at de udstedende og tildelende jernbanevirksomheder udveksler fyldestgørende oplysninger om leveringsmulighed og reservation. Tildelingssystemet skal mindst kunne håndtere meddelelser i overensstemmelse med den protokol, der er specificeret i teknisk dokument B.5 (se bilag III).

Bestemmelserne i dette grundparameter skal finde anvendelse, hvis der foreligger en aftale mellem de anmodende og tildelende parter om forbindelser, hvor der kan eller skal reserveres på forhånd.

Dette grundparameter skal omfatte følgende processer:

4.2.9.1. *Jernbanevirksomheden eller billetforhandleren sender en forespørgsel om leveringsmulighed/reservation til det tildelende reservationssystem*

Muligheden for at foretage en reservation forudsætter, at der er indgået en forretningsaftale mellem den eller de involverede operatører og distributører. Sådanne aftaler kan omfatte afgifter, tekniske og sikkerhedsmæssige standarder, særlige begrænsninger angående tog, afgang- og ankomststationer, tariffer, salgskanaler osv.

Hvis der er indgået en aftale mellem de involverede parter, skal det anmodende distributionssystem sende forespørgsler til tildelingssystemet om leveringsmulighed/reservation for den specificerede pladstype i det relevante tog.

Der er følgende hovedtyper af reservationsanmodninger:

- forespørgsel om leveringsmulighed
- reservationsanmodning
- anmodning om delvis annullering
- anmodning om fuld annullering.

Denne proces skal gennemføres efter en kundenanmodning, der sendes til jernbanevirksomhedens distributionssystem.

Dataelementerne og informationsindholdet i den meddelelse, der benyttes til at efterleve forpligtelserne, skal:

- enten efterleve de elementer, der er angivet i teknisk dokument B.5 (se bilag III), og i så fald skal alle tildelingssystemer kunne forstå og besvare anmodningen
- eller opfylde andre standarder, og i så fald skal tildelingssystemet kun kunne forstå og besvare anmodningen, hvis der foreligger en særlig aftale med det anmodende distributionssystem.

4.2.9.2. Det tildelende reservationssystem sender svar om leveringsmulighed/reservation

Hvis en anmodning om pladsreservation er korrekt formuleret i henhold til den ovenfor beskrevne proces, skal tildelingssystemet sende det anmodende distributionssystem et svar om leveringsmulighed/reservation for det ønskede tog.

Der skal være følgende hovedtyper af besvarelser på reservationsanmodninger:

- svar om leveringsmulighed
- bekræftelse af reservationsanmodning
- bekræftelse af anmodning om delvis annullering
- bekræftelse af anmodning om fuld annullering
- forslag om alternativ mulighed
- negativt svar.

Denne proces skal gennemføres som svar på en anmodning, der indløber til tildelingssystemet efter den ovenfor beskrevne proces.

Dataelementerne og informationsindholdet i den meddelelse, der benyttes til at efterleve forpligtelserne skal:

- enten opfylde elementer, der er defineret i teknisk dokument B.5 (se bilag III)
- eller opfylde andre standarder

i overensstemmelse med den protokol, der benyttes af det anmodende distributionssystem.

4.2.10. Håndtering af sikkerhedselementer for distribution af produkter

Dette grundparameter fastsætter, hvordan den tildelende jernbanevirksomhed skal generere sikkerhedselementer for distributionen af sine produkter.

Dette grundparameter skal sikre, at sikre, at jernbanevirksomhederne og passagererne i tide modtager de sikkerhedsoplysninger og referencer, der er brug for i forbindelse med de forskellige billettyper, fra den tildelende jernbanevirksomhed.

Dette grundparameter skal omfatte følgende processer:

4.2.10.1. Tildelingssystemet skaber et sikkerhedselement for elektronisk levering

Hvis en jernbanevirksomhed udsteder en billet/reservation i overensstemmelse med CIV, skal jernbanebilletkontorets/salgsagenturets/detailforhandlerens personale eller jernbanevirksomhedens distributionssystem generere de sikkerhedsoplysninger, der skal indsættes i billetten/reservationen.

Denne proces skal gennemføres, så snart bestillingsstatus og salgstransaktionsdata er sendt til de godkendte jernbanevirksomheders distributionssystem.

Ovenstående proces og de oplysninger, der benyttes til den, skal være i overensstemmelse med:

- den standard for håndtering af sikkerhedselementer for produktdistribution, der er under udvikling. Den er derfor et udestående punkt og anført i bilag II.

4.2.10.2. Tildelingssystemet skaber en dossierreference for jernbanevirksomheden med henblik på elektronisk levering

Hvis en jernbanevirksomhed udsteder en billet/reservation i overensstemmelse med CIV, skal jernbanebilletkontorets/salgsgenturets/detailforhandlerens personale eller jernbanevirksomhedens distributionssystem frembringe en dossierreference, der gør det muligt at genfinde billetten/reservationen, og indsætte alle oplysninger om billetten i sit eget distributionssystem.

Denne proces skal gennemføres, så snart bestillingsstatus og salgstransaktionsdata er sendt til de godkendte jernbanevirksomheders distributionssystem

Ovenstående proces og de oplysninger, der benyttes til den, skal være i overensstemmelse med:

- den standard for håndtering af sikkerhedselementer for produktdistribution, der er under udvikling. Den er derfor et udestående punkt og anført i bilag II.

4.2.10.3. Tildelingssystemet skaber en dossierreference for passageren med henblik på elektronisk levering

Hvis en jernbanevirksomhed udsteder en billet/reservation i overensstemmelse med CIV, skal jernbanebilletkontorets/salgsgenturets/detailforhandlerens personale eller jernbanevirksomhedens distributionssystem generere en dossierreference og anføre den på billetten/reservationen.

Denne proces skal gennemføres, så snart bestillingsstatus og salgstransaktionsdata er sendt til de godkendte jernbanevirksomheders distributionssystem

Ovenstående proces og de oplysninger, der benyttes til den, skal være i overensstemmelse med:

- den standard for håndtering af sikkerhedselementer for produktdistribution, der er under udvikling. Den er derfor et udestående punkt og anført i bilag II.

4.2.11. *Levering af produktet til kunden, når det er købt (indfrielse)*

Dette grundparameter anfører alle de mulige direkte og indirekte indfrielsesmetoder, der er knyttet til billetten og/eller reservationen og til mediets art (f.eks. papir).

Dette grundparameter skal sikre, at udstederen eller billetforhandleren udsteder billetter efter standarder, der sikrer interoperabilitet mellem jernbanevirksomheder. Når billetter udstedes ved internationale salg eller udlandssalg, skal jernbanevirksomhederne benytte mindst en af de indfrielsestyper, der er anført i afsnit 4.2.11.1, Indfrielse, direkte — ved internationale salg og udlandssalg, og i afsnit 4.2.11.2, Indfrielse, indirekte — ved internationale salg og udlandssalg.

Bestemmelserne i dette grundparameter skal anvendes mindst for så vidt angår tarifferne for internationale salg og udlandssalg.

4.2.11.1. Indfrielse, direkte — ved internationale salg og udlandssalg

Denne proces skal være et alternativ til proces 4.2.11.2, Indfrielse, indirekte — ved internationale salg og udlandssalg.

Jernbanevirksomhederne skal mindst godtage billetter efter definitionen i teknisk dokument B.6 (se bilag III), undtagen hvis billetten ikke svarer til den rejse, der foretages, hvis jernbanevirksomheden har rimelige grunde til formodning om svig, og hvis billetten ikke benyttes i overensstemmelse med befordringsvilkårene, jf. afsnit 4.2.4.

Hovedtyperne af udstedte billetter er anført i teknisk dokument B.6, jf. bilag III:

- billet og reservation
- billet alene
- reservation alene
- tillæg
- opgradering
- ændring af rejserute
- boardingkort
- særlige takster i forbindelse med nationale togkort
- gruppebillet
- internationale togkort af forskellig art
- kupon for medbragt køretøj
- værdikupon for kompensationsydelse.

Ovenstående proces og de oplysninger, der benyttes til den, skal efterleve teknisk dokument:

- B.6 (se bilag III).

4.2.11.2. Indfrielse, indirekte — ved internationale salg og udlandssalg

Denne proces skal være et alternativ til proces 4.2.11.1, Indfrielse, direkte — ved internationale salg og udlandssalg.

Hvis jernbanevirksomheden foretager salg ved brug af indirekte indfrielse efter en af følgende metoder, skal den benytte nedenstående standarder:

- elektronisk levering i overensstemmelse med CIV (billet ved afgang)
- opførelse på passagerliste i overensstemmelse med CIV
- A4-billet i overensstemmelse med CIV leveret pr. mail.

Der skal være følgende hovedtyper af således udstedte billetter:

- åben billet (kun rejse)
- åben billet + reservation (rejse og reservation)
- åben billet + tillæg (rejse og tillæg)
- åben billet + reservation + tillæg (rejse, reservation og tillæg)
- globalbillet (rejse og reservation).

Ovenstående proces og de oplysninger, der benyttes til den, skal efterleve følgende tekniske dokumenter:

- B.6 (se bilag III)
- B.7 (se bilag III)
- standarden for europæisk »billet ved afgang« og europæisk »opførelse på passagerliste«, som er under udarbejdelse. Den er derfor et udestående punkt og anført i bilag II.

4.2.11.3. Indfrielse, direkte — indlandssalg

Dette punkt er udestående (se bilag II).

4.2.11.4. Indfrielse, indirekte — indlandssalg

Dette punkt er udestående (se bilag II).

4.2.12. Håndtering af kundeoplysning på stationsområdet

Dette grundparameter fastsætter, hvordan stationslederen skal give kunderne oplysninger om togekørslen på stationsområdet.

Bestemmelserne finder kun anvendelse, hvis der er foretaget en fornyelse, større opgradering eller nyinstallation af systemer for højtalerannoncering og/eller skærmvisning.

Bestemmelserne i dette grundparameter skal i det mindste anvendes på stationer, hvor internationale tog standser.

Dette grundparameter skal omfatte følgende processer:

4.2.12.1. Stationslederen informerer kunderne på stationen

For togafgange skal stationslederne give kunder på stationerne følgende afgangsuplysninger om togene:

- togtype og/eller tognummer
- bestemmelsesstation(er)
- i givet fald station(er), hvor toget standser undervejs
- perron eller spor
- planmæssig afgangstid.

Er der afvigelser fra disse oplysninger for afgående tog, skal stationslederne mindst give følgende togoplysninger på stationerne:

- togtype og/eller tognummer
- bestemmelsesstation(er)
- planmæssig afgangstid
- afvigelse fra planen.

For togankomster på endestationer skal stationslederen give mindst følgende togoplysninger:

- togets begyndelsesstation(er)
- ankomsttid ved endestationen
- togtype og/eller tognummer
- perron eller spor, hvor toget kører ind.

Er der afvigelser for togankomster til endestationen, skal stationslederen mindst give følgende oplysninger:

- togtype og/eller tognummer
- togets begyndelsesstation(er)
- planmæssig ankomsttid
- afvigelse fra planen.

Afvigelser fra planen omfatter.

- væsentlige forsinkelser
- ændringer af spor eller perron
- hel eller delvis aflysning af toget
- omdirigering af toget.

Stationslederen træffer i overensstemmelse med aftaler med jernbanevirksomheden og/eller infrastrukturforvaltere afgørelse om:

- typen af informationssystem (skærmvisning og/eller højtalerannoncering)
- tidspunkt for, hvornår oplysningen bringes
- sted på stationsområdet, hvor informationssystemet skal installeres.

I overensstemmelse med en aftale herom, skal jernbanevirksomhederne og/eller infrastrukturforvalterne forsyne stationslederen med informationer om afvigelser i tide.

4.2.13. *Håndtering af kundeoplysning i togene*

Dette grundparameter fastsætter, hvordan jernbanevirksomheden skal tilvejebringe oplysninger om togkørslen i togene.

Bestemmelserne skal finde anvendelse på nyt, fornyet og opgraderet rullende materiel, hvis der fornyes eller installeres informationssystemer (højtalerannoncering og/eller skærmvisning).

Bestemmelserne i dette grundparameter skal mindst finde anvendelse på alle internationale tog.

Dette grundparameter skal omfatte følgende processer:

4.2.13.1. Jernbanevirksomheden informerer passagererne i toget

Jernbanevirksomheden giver passagererne følgende oplysninger i toget:

- Ved afgangsstationen og ved de vigtigere stationer undervejs:
- om togtype og/eller tognummer
- om endestation(er)
- om stationer hvor toget standser undervejs, hvis det er praktisk muligt
- om væsentlig forsinkelse
- om årsagen til forsinkelse, hvis den er kendt;

Før ankomst til alle stationer, hvor toget standser undervejs:

- om næste stop (stationens navn);

Før ankomst til vigtige stationer, hvor toget standser undervejs, og til endestationen:

- om næste stop (stationens navn)
- om planmæssig ankomsttid
- om forventet ankomsttid og/eller anden oplysning om forsinkelse
- om de næste vigtige tilslutningsforbindelser (efter jernbanevirksomhedens skøn).

Jernbanevirksomheden træffer afgørelse:

- om typen af informationssystem (skærmvisning og/eller højtalerannoncering)
- om tidspunktet for, hvornår oplysningen bringes
- om, hvor i toget informationsanordningerne skal installeres.

4.2.14. Klargøring af tog

Dette grundparameter fastlægger, hvordan jernbanevirksomheden skal informere infrastrukturforvalteren om, at toget er klar til at køre ud på nettet, når de opgaver ved togafgang, der er defineret i TS'en for Drift og trafikstyring, afsnit 4.2.3.3, er udført, eller når tognummeret er ændret.

Bestemmelserne i dette grundparameter finder anvendelse på alle jernbanevirksomhedens tog.

Dette grundparameter skal omfatte følgende processer:

4.2.14.1. Meddelelsen »Tog klart« for alle tog

Jernbanevirksomheden sender infrastrukturforvalteren en »tog klart«-meddelelse, hver gang et tog er klar til at køre ud på nettet første gang, medmindre de nationale forskrifter tillader infrastrukturforvalteren at godtage køreplanen som »tog klart«-meddelelse. I sidstnævnte tilfælde underretter jernbanevirksomheden hurtigst muligt infrastrukturforvalteren og efter omstændighederne stationslederen, hvis toget ikke er klar.

Meddelelsen skal mindst bestå af:

- tog- og/eller kanalnummer
- angivelse af, at toget er klargjort og klar til afgang.

Andre oplysninger kan fremsendes i samme meddelelse, f.eks.:

- kanalens afgangspunkt samt det tidspunkt, som kanalen er bestilt til
- kanalens slutpunkt og togets planmæssige ankomsttid ved sit bestemmelsessted.

Ovenstående proces og de oplysninger, der benyttes til den, skal mindst være i overensstemmelse med »tog klart«-meddelelsen i teknisk dokument:

- B.30 (se bilag III).

Desuden kan andre eksisterende standarder benyttes til samme formål, hvis de involverede parter har indgået en særlig aftale om anvendelse af disse standarder.

4.2.15. *Oplysninger og prognoser om togekørslen*

Dette grundparameter fastlægger oplysninger og prognoser om togekørslen. Det skal foreskrive, hvordan dialogen mellem infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed og mellem jernbanevirksomhed og stationsleder skal opretholdes med henblik på udveksling af oplysninger og prognoser om togekørslen.

Dette grundparameter fastlægger, hvordan infrastrukturforvalteren på det relevante tidspunkt skal sende oplysninger om togets kørsel til jernbanevirksomheden og til den næstfølgende infrastrukturforvalter, der er involveret i togekørslen.

Med oplysninger om togekørslen orienteres om togets øjeblikkelige status ved rapporteringspunkter, som der er indgået aftale om.

Togkørselsprognosen anvendes til at give oplysninger om forventet tid ved prognosepunkter, som der er indgået aftale om. Meddelelsen skal sendes fra infrastrukturforvalteren til jernbanevirksomheden og den næste infrastrukturforvalter, der er involveret i kørslen. Oplysningerne om togekørselsprognosen skal stationslederen modtage rettidigt fra jernbanevirksomheden og/eller infrastrukturforvalterne i henhold til aftale.

Kanalaftalen fastsætter rapporteringspunkterne for togekørslen.

Dette grundparameter beskriver meddelelsens indhold, men foreskriver ikke processen for frembringelse af togekørselsprognosen.

Bestemmelserne i dette grundparameter finder anvendelse på alle jernbanevirksomhedens tog.

Dette grundparameter skal omfatte følgende processer:

4.2.15.1. Togkørselsoplysninger for alle tog

Infrastrukturforvalteren skal sende jernbanevirksomheden en meddelelse med »togkørselsoplysninger«. Denne proces skal udføres, så snart toget når de rapporteringspunkter, hvor der i henhold til aftalen skal leveres togkørselsoplysninger. Et rapporteringspunkt, som der er indgået aftale om, kan bl.a. være et overdragelsespunkt, en station eller togets endestation.

Meddelelsen skal mindst indeholde følgende oplysninger:

- tog- og/eller kanalnummer (tog-id)
- planmæssig tid og faktisk tid ved det aftalte rapporteringspunkt
- identifikation af rapporteringspunktet
- togstatus ved rapporteringspunktet (ankomst, afgang, passage, afgang fra begyndelsesstation, ankomst til endestation).

Andre oplysninger kan fremsendes i samme meddelelse, f.eks.:

- afvigelse fra den bestilte planmæssige tid (i minutter)
- årsagen til forsinkelsen, hvis den er kendt

Ovenstående proces og de oplysninger, der benyttes til den, skal mindst være i overensstemmelse med togkørselsmeddelelsen (»TrainRunningInformationMessage«) som anvist i teknisk dokument:

- B.30 (se bilag III).

Desuden kan andre eksisterende standarder benyttes til samme formål, hvis de involverede parter har indgået en særlig aftale om anvendelse af disse standarder.

4.2.15.2. Togkørselsprognose for alle tog

Infrastrukturforvalteren skal sende jernbanevirksomheden en meddelelse med en »togkørselsprognose«.

Denne proces skal udføres, så snart toget når de rapporteringspunkter, hvor der i henhold til aftalen skal leveres en togkørselsprognose. Et prognosepunkt, som der er indgået aftale om, kan bl.a. være et overdragelsespunkt eller en station. Der kan også sendes en togkørselsprognose, før toget begynder at køre. Angående yderligere forsinkelser, der opstår mellem to rapporteringspunkter, skal der defineres en tærskel i aftalen mellem jernbanevirksomheden og den infrastrukturforvalter, til hvem der skal sendes en første eller ny prognose. Er forsinkelsen ukendt, skal infrastrukturforvalteren sende en meddelelse om driftsforstyrrelse (se afsnit 4.2.16, Oplysninger om driftsforstyrrelse).

Meddelelsen med togkørselsprognose skal angive tidsprognosen for prognosepunkter i overensstemmelse med aftalen.

Oplysningerne om togkørselsprognosen skal jernbanevirksomheden og/eller infrastrukturforvalterne rettidigt levere til stationslederen i henhold til aftale.

Infrastrukturforvalteren sender denne meddelelse til den næste infrastrukturforvalter, der er involveret i togkørslen.

Meddelelsen skal mindst bestå af:

- tog- og/eller kanalnummer (tog-id).
- For hvert prognosepunkt i henhold til aftale:
 - planmæssig tid og prognosetid
 - identifikation af det aftalte rapporteringspunkt
 - togstatus ved det aftalte prognosepunkt (ankomst, afgang, passage, ankomst til endestation).

Andre oplysninger, f.eks.:

- anslået afvigelse fra den bestilte planmæssige tid (i minutter)
- årsagen til forsinkelsen, hvis den er kendt

kan fremsendes i samme meddelelse.

Ovenstående proces og de oplysninger, der benyttes til den, skal mindst være i overensstemmelse med meddelelsen togekørselsprognose («*TrainRunningForecastMessage*») som anvist i teknisk dokument:

- B.30 (se bilag III).

Desuden kan andre eksisterende standarder benyttes til samme formål, hvis de involverede parter har indgået en særlig aftale herom.

4.2.16. Oplysninger om driftsforstyrrelse

Dette grundparameter fastlægger, hvordan oplysninger om driftsforstyrrelse håndteres i forholdet mellem jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter.

Bestemmelserne i dette grundparameter finder anvendelse på alle jernbanevirksomhedens tog.

For at gøre det muligt at behandle klager fra passagererne skal data om driftsforstyrrelser stå til rådighed for jernbanevirksomheder, billetforhandlere og/eller bemyndigede offentlige organer i mindst tolv måneder, efter at disse data er udløbet.

Dette grundparameter skal omfatte følgende processer:

4.2.16.1. Generelle bemærkninger

Jernbanevirksomheden underretter infrastrukturforvalteren om togenes driftsstatus, jf. TSI'en for Drift og trafikstyring, afsnit 4.2.3.3.2.

Hvis togekørslen afbrydes, sender infrastrukturforvalteren en meddelelse om afbrudt togekørsel som anført nedenfor.

4.2.16.2. Meddelelsen »Afbrudt togekørsel« for alle tog

Afbrydes togekørslen, sender infrastrukturforvalteren denne meddelelse til den næstfølgende infrastrukturforvalter og til jernbanevirksomheden(-erne).

Hvis forsinkelsens omfang er kendt, skal infrastrukturforvalteren sende en meddelelse med en togekørselsprognose (se afsnit 4.2.15.2, Togkørselsprognose).

De vigtigste dataelementer i denne meddelelse er:

- kanal- og/eller tognummer (tog-id)
- identifikation af stedet på grundlag af den næste lokalitet i lokalitetsreferencefilen
- tidspunkt for, hvornår afbrydelsen skete
- planlagt dato og tidspunkt for afgang fra denne lokalitet
- kode, der angiver årsagen til og/eller en beskrivelse af afbrydelsen.

Ovenstående proces og de oplysninger, der benyttes til den, skal mindst være i overensstemmelse med meddelelsen om afbrudt togekørsel («*TrainRunningInterruptionMessage*») som anvist i teknisk dokument:

- B.30 (se bilag III).

Desuden kan andre eksisterende standarder benyttes til samme formål, hvis de involverede parter har indgået en særlig aftale herom.

4.2.17. Håndtering af kortfristede køreplansdata for tog

Dette grundparameter fastlægger, hvordan kortfristede kanalansøgninger bør håndteres i forholdet mellem adgangsparten og infrastrukturforvalteren. Disse krav gælder for alle kortfristede kanalansøgninger.

Dette grundparameter omfatter ikke forhold vedrørende trafikstyring. Tidsgrænsen mellem kortfristede kanaler og kanalændringer inden for rammerne af trafikstyringen fastlægges i lokale aftaler. Det skal være muligt, når der er tale om kortfristede transportbehov (f.eks. særtog, ekstratog) at indgive en kortfristet kanalansøgning. Med dette formål skal den adgangspart, der ansøger om en kanal med kort frist, forelægge infrastrukturforvalteren alle nødvendige oplysninger om, hvor og hvornår toget skal køre med dertil hørende data.

Der fastsættes ikke nogen minimumstidsramme på europæisk plan. Minimumstidsrammer kan fastsættes i netredegørelsen.

Hver enkelt infrastrukturforvalter indestår for egnetheden af kanalerne i sin egen infrastruktur, og jernbanevirksomheden er forpligtet til at kontrollere togets egenskaber i forhold til de værdier, der anføres i oplysningerne om den kanal, aftalen vedrører.

De forskellige mulige scenarier er beskrevet i det følgende:

- Scenario A: Adgangsparten kontakter alle berørte infrastrukturforvaltere direkte (eksempel A) eller via den såkaldte one-stop-shop (eksempel B) for at tilrettelægge kanalerne til hele turen. I så fald skal adgangsparten også køre toget på hele turen.
- Scenario B: Hver adgangspart, der er involveret i transporten, kontakter de lokale infrastrukturforvaltere direkte eller via deres one-stop-shop for at ansøge om en kanal til det rejseafsnit, hvor denne part kører toget.

I begge scenarier tager tildelingsproceduren for en kortfristet kanalansøgning form af en dialog mellem adgangsparten og infrastrukturforvalteren, hvori følgende meddelelser indgår:

- kanalansøgning
- kanalkarakteristika
- kanal ikke ledig
- kanal bekræftet
- kanalkarakteristika afvist
- kanal annulleret
- bestilt kanal ikke længere til rådighed
- kvittering for modtagelse.

For så vidt angår togbevægelser, som der allerede er ansøgt om og udstedt en kanal til, er det ikke nødvendigt at gentage kanalansøgningen, medmindre der er tale om forsinkelser, hvis størrelse overstiger en værdi, som jernbanevirksomheden og infrastrukturforvalter har aftalt, eller om en togsammensætning, der er ændret på en sådan måde, at den eksisterende kanalansøgning er blevet ugyldig.

Bestemmelserne i dette grundparameter skal finde anvendelse på kanalhåndtering for alle jernbanevirksomhedens tog, men kun, hvis de berørte parter benytter it-applikationer, jf. Europa-parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF ⁽¹⁾, bilag II, til kortfristede kanalansøgninger.

⁽¹⁾ EUT L 75 af 15.3.2001, s. 29.

I et sådant tilfælde skal dette grundparameter omfatte følgende processer:

4.2.17.1. Meddelelsen »Kanalansøgning«

Denne meddelelse sender adgangsparten til infrastrukturforvalteren med følgende indhold:

- ansøgende adgangspart
- kanalens afgangspunkt: begyndelsespunkt for kanalen
- afgangstid fra kanalens begyndelsespunkt: tidspunkt, for hvilket der ansøges om kanalen
- kanalens slutpunkt: togets bestemmelsessted på den søgte kanal
- ankomsttid ved kanalens slutpunkt: tidspunkt for det foreslåede togs ankomst til sit bestemmelsessted
- det rejseafsnit, der ansøges om
- mellemliggende standsninger eller andre udpegede punkter langs den foreslåede kanal med angivelse af ankomst- og afgangstidspunkt for et mellemliggende punkt; udfyldes dette felt ikke, betyder det at toget ikke standser ved dette punkt
- togudstyr/togdata som aftalt og nødvendigt for rejseafsnittet
- togets største tilladte hastighed
- maksimalhastighed ved nærmere angivne togkontrolsystemer (nationale og internationale, f.eks. LZB, ETCS)
- for hver trækraftenhed: trækraftklasse, teknisk variant
- assisterende drivkraftenhed (trækraftklasse, teknisk variant)
- styrevogn i forenden
- samlet længde
- samlet vægt
- maksimalt akseltryk
- bruttovægt pr. meter
- bremseevne (repræsentativ for den effektive bremsekraft ved bremsen)
- bremsetype (til angivelse af brug af elektromagnetisk bremse)
- specificeret/-de togkontrolsystem(er) (nationale og internationale)
- overstopning af nødbremsen
- radiosystem (f.eks. GSM-R)
- særlige transportere
- fritrumsprofil
- eventuelle andre tekniske forudsætninger, der afviger fra standarddimensionerne (f.eks. exceptionel fritrumsprofil)
- togekategori
- eventuelle andre særlige data, som der lokalt eller nationalt stilles krav om for at kunne behandle kanalansøgningen
- definitioner af aktiviteter, der skal udføres på et givet mellemliggende punkt langs ruten

- kode for den jernbanevirksomhed, der er ansvarlig for togbevægelserne på det aktuelle rejseafsnit
- kode for den infrastrukturforvalter, der er ansvarlig for toget på det aktuelle rejseafsnit
- efter omstændighederne kode for jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter for næste togafsnit.

Ovenstående proces og de oplysninger, der benyttes til den, skal mindst være i overensstemmelse med meddelelsen om kanalansøgning («*PathRequestMessage*») som anvist i teknisk dokument:

- B.30 (se bilag III).

Desuden kan andre eksisterende standarder benyttes til samme formål, hvis de involverede parter har indgået en særlig aftale om anvendelse af disse standarder.

4.2.17.2. Meddelelsen »Kanal karakteristika«

Infrastrukturforvalteren sender denne meddelelse med følgende hovedindhold til den ansøgende adgangspart som svar på dennes kanalansøgning:

- ansøgende adgangspart
- kanalens afgangspunkt: begyndelsespunkt for kanalen
- afgangstid fra kanalens begyndelsespunkt: tidspunkt, for hvilket der ansøges om kanalen
- kanalens slutpunkt: togets bestemmelsessted på den søgte kanal
- ankomsttid ved kanalens slutpunkt: tidspunkt for det foreslåede togs ankomst til sit bestemmelsessted
- det rejseafsnit, der ansøges om
- mellemliggende standsninger eller andre udpegede punkter langs den foreslåede kanal med angivelse af ankomst- og afgangstidspunkt for et mellemliggende punkt; udfyldes dette felt ikke, betyder det at toget ikke standser ved dette punkt
- togudstyr/togdata som aftalt og nødvendigt for rejseafsnittet
- togets største tilladte hastighed
- maksimalhastighed ved nærmere angivne togkontrolsystemer (nationale og internationale, f.eks. LZB, ETCS)
- for hver trækraftenhed: trækraftklasse, teknisk variant
- assisterende drivkraftenhed (trækraftklasse, teknisk variant)
- styrevogn i forenden
- samlet længde
- samlet vægt
- maksimalt akseltryk
- bruttovægt pr. meter
- bremseevne (effektiv bremsekraft)

- bremsetype (til angivelse af brug af elektromagnetisk bremse)
- specificeret/-de togkontrolsystem(er) (nationale og internationale)
- overstopning af nødbremsen
- radiosystem (f.eks. GSM-R)
- særlige transportere
- fritrumsprofil
- eventuelle andre tekniske forudsætninger, der afviger fra de sædvanlige dimensioner (f.eks. exceptionel fritrumsprofil)
- togkategori
- eventuelle andre særlige data, som der lokalt eller nationalt stilles krav om for at kunne behandle kanalsøgningen
- definitioner af aktiviteter, der skal udføres på et givet mellemliggende punkt langs ruten
- kode for den jernbanevirksomhed, der er ansvarlig for togbevægelserne på det aktuelle rejseafsnit
- kode for den infrastrukturforvalter, der er ansvarlig for toget på det aktuelle rejseafsnit
- efter omstændighederne kode for jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter for næste rejseafsnit.

Ovenstående proces og de oplysninger, der benyttes til den, skal mindst være i overensstemmelse med meddelelsen om kanalkarakteristika («*PathDetailsMessage*») som anvist i teknisk dokument:

- B.30 (se bilag III).

Desuden kan andre eksisterende standarder benyttes til samme formål, hvis de involverede parter har indgået en særlig aftale om anvendelse af disse standarder.

4.2.17.3. Meddelelsen »Kanal ikke ledig«

Infrastrukturforvalteren sender denne meddelelse til den ansøgende adgangspart som svar på dennes kanalsøgning, når der ikke er en ledig kanal:

- kanalens afgangspunkt: togets afgangspunkt på kanalen
- kanalens slutpunkt
- afgangstid fra kanalens begyndelsespunkt: tidspunkt, for hvilket der ansøges om kanalen
- angivelse af at kanalen ikke er ledig
- årsagen til at kanalen ikke er ledig.

Samtidig med denne meddelelse eller hurtigst muligt derefter skal infrastrukturforvalteren sende et alternativt forslag uden at forlange en fornyet ansøgning fra jernbanevirksomheden (meddelelsen »Kanalkarakteristika«).

Ovenstående proces og de oplysninger, der benyttes til den, skal mindst være i overensstemmelse med meddelelsen om, at der ikke er en ledig kanal («*PathNotAvailableMessage*») som anvist i teknisk dokument:

- B.30 (se bilag III).

Desuden kan andre eksisterende standarder benyttes til samme formål, hvis de involverede parter har indgået en særlig aftale om anvendelse af disse standarder.

4.2.17.4. Meddelelsen »Kanal bekræftet«

Den ansøgende adgangspart benytter denne meddelelse til at bestille/bekræfte den kanal, infrastrukturforvalteren har foreslået:

- kanalnummer til identifikation af kanalen
- kanalens afgangspunkt: togets afgangspunkt på kanalen
- kanalens slutpunkt
- afgangstid fra kanalens begyndelsespunkt: tidspunkt, for hvilket der ansøges om kanalen
- kanalens slutpunkt: togets bestemmelsessted på den søgte kanal
- ankomsttid ved kanalens slutpunkt: tidspunkt for det foreslåede togs ankomst til sit bestemmelsessted
- angivelse af, at adgangsparten accepterer den foreslåede kanal.

Ovenstående proces og de oplysninger, der benyttes til den, skal mindst være i overensstemmelse med meddelelsen om, at kanalen bekræftes, («PathConfirmedMessage») som anvist i teknisk dokument:

- B.30 (se bilag III).

Desuden kan andre eksisterende standarder benyttes til samme formål, hvis de involverede parter har indgået en særlig aftale om anvendelse af disse standarder.

4.2.17.5. Meddelelsen »Kanalkarakteristika afvist«

Den ansøgende adgangspart benytter denne meddelelse til at afvise de kanalkarakteristika, den relevante infrastrukturforvalter har foreslået:

- kanalnummer til identifikation af kanalen
- angivelse af, at de foreslåede kanalkarakteristika afvises
- begrundelse for afvisning af kanalen eller for ændring ønsket af adgangsparten
- kanalens afgangspunkt: togets afgangspunkt på kanalen
- kanalens slutpunkt
- afgangstid fra kanalens begyndelsespunkt: tidspunkt, for hvilket der ansøges om kanalen
- kanalens slutpunkt: togets bestemmelsessted på den søgte kanal
- ankomsttid ved kanalens slutpunkt: tidspunkt for det foreslåede togs ankomst til sit bestemmelsessted

Ovenstående proces og de oplysninger, der benyttes til den, skal mindst være i overensstemmelse med meddelelsen om, at de foreslåede kanalkarakteristika afvises, («PathDetailsRefusedMessage») som anvist i teknisk dokument:

- B.30 (se bilag III).

Desuden kan andre eksisterende standarder benyttes til samme formål, hvis de involverede parter har indgået en særlig aftale om anvendelse af disse standarder.

4.2.17.6. Meddelelsen »Kanal annulleret«

Denne meddelelse benyttes af en adgangspart til at annullere en bestilt kanal:

- kanalnummer til identifikation af kanalen
- rejseafsnit, der skal annulleres
- angivelse af at kanalen annulleres
- kanalens oprindelige afgangspunkt: togets afgangspunkt på kanalen
- kanalens slutpunkt
- afgangstid fra kanalens oprindelige begyndelsepunkt: tidspunkt, som kanalansøgningen gjaldt
- kanalens oprindelige slutpunkt: togets bestemmelsessted på den søgte kanal
- ankomsttid ved kanalens oprindelige slutpunkt: tidspunkt for det oprindelig foreslåede togs ankomst til sit bestemmelsessted

Ovenstående proces og de oplysninger, der benyttes til den, skal mindst være i overensstemmelse med meddelelsen om, at kanalen annulleres, («PathCancelledMessage») som anvist i teknisk dokument:

- B.30 (se bilag III).

Desuden kan andre eksisterende standarder benyttes til samme formål, hvis de involverede parter har indgået en særlig aftale om anvendelse af disse standarder.

4.2.17.7. Meddelelsen »kvittering for modtagelse«

Denne meddelelse udveksles mellem infrastrukturforvalterne og adgangsparterne, når det påkrævede svar på en af ovenstående meddelelser ikke kan gives inden for fem minutter:

- Meddelelse med kvittering for modtagelse: viser, at modtageren har modtaget meddelelsen og vil handle i overensstemmelse med den.

Ovenstående proces og de oplysninger, der benyttes til den, skal mindst være i overensstemmelse med meddelelsen med kvittering for modtagelse, («ReceiptConfirmationMessage») som anvist i teknisk dokument:

- B.30 (se bilag III).

Desuden kan andre eksisterende standarder benyttes til samme formål, hvis de involverede parter har indgået en særlig aftale om anvendelse af disse standarder.

4.2.17.8. Meddelelsen »Bestilt kanal ikke længere til rådighed«

Infrastrukturforvalteren benytter denne meddelelse til at underrette adgangsparten om, at en bestilt kanal ikke længere står til rådighed. Der skal være en væsentlig årsag til at kanalen ikke længere står til rådighed, f.eks. en større trafikforstyrrelse. Meddelelsens indhold:

- kanalnummer
- tognummer for det planmæssige tog, som kanalen ikke længere står til rådighed for (hvis infrastrukturforvalteren kender nummeret)
- kanalens oprindelige afgangspunkt: togets afgangspunkt på kanalen
- kanalens slutpunkt
- afgangstid fra kanalens oprindelige begyndelsepunkt: tidspunkt, som kanalansøgningen gjaldt

- kanalens oprindelige slutpunkt: togets bestemmelsessted på den søgte kanal
- ankomsttid ved kanalens oprindelige slutpunkt: tidspunkt for det oprindelig foreslåede togs ankomst til sit bestemmelsessted
- årsangivelse.

Ovenstående proces og de oplysninger, der benyttes til den, skal mindst være i overensstemmelse med meddelelsen om, at kanalen ikke står til rådighed, («PathNotAvailableMessage») som anvist i teknisk dokument:

- B.30 (se bilag III).

Desuden kan andre eksisterende standarder benyttes til samme formål, hvis de involverede parter har indgået en særlig aftale om anvendelse af disse standarder.

4.2.18. *Kvaliteten af de data og oplysninger, der er omhandlet i denne TSI*

4.2.18.1. *Kravene*

Af hensyn til opfyldelsen af kravene i denne TSI skal nedenstående kvalitetskrav finde anvendelse på data og oplysninger, der benyttes i forbindelse med hele denne TSI.

Alle, som denne TSI er henvendt til, skal indestå for, at der stilles ajourførte, sammenhængende, korrekte og fuldstændige data til rådighed for andre jernbanevirksomheder eller for infrastrukturforvaltere eller for en tredjepart i rette tid og i det foreskrevne format. Aktører, som denne TSI er henvendt til, skal indestå for, at der offentliggøres ajourførte, sammenhængende, korrekte og fuldstændige oplysninger til brug for kunderne (passagererne) eller for andre jernbanevirksomheder eller for infrastrukturforvaltere eller for en tredjepart i rette tid og med det rette indhold.

Når data eller oplysninger benyttes for at opfylde kravene i flere grundparametre i denne TSI samtidig, skal de aktører, der denne TSI er henvendt til, sikre, at de data eller oplysninger, der er fælles for de pågældende grundparametre, anvendes på en sammenhængende måde (det skal f.eks. sikres, at der er sammenhæng 1) mellem køreplans- og tarifoplysninger og 2) mellem tarif- og reservationsoplysninger).

Når flere aktører, som denne TSI er henvendt til, leverer oplysninger eller data, skal de i fællesskab sikre, at delene af de leverede fælles data eller oplysninger er ajourførte, sammenhængende, korrekte, fuldstændige og forenelige (f.eks.: leverancer af køreplansoplysninger for jernbanevirksomhed A og jernbanevirksomhed B skal være sammenhængende for at sikre, at de passer sammen ved grænsen osv.).

Når der benyttes referencedata eller referenceoplysninger for at opfylde kravene i denne TSI, skal de aktører, som denne TSI er henvendt til, garantere sammenhængen mellem referencedataene eller referenceoplysningerne og de data eller oplysninger, der benyttes i denne TSI's grundparametre (f.eks. skal sammenhængen sikres 1) mellem lokalitetsreferencekoder og togkørselsoplysninger eller 2) mellem referencekoder for jernbanevirksomheder og indfrielse osv.).

Kvaliteten af de data og oplysninger, som aktørerne leverer til brug for efterlevelsen af denne TSI, skal sætte de aktører, som denne TSI er henvendt til, i stand til at udstede billetter som foreskrevet i forordningen om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser, artikel 10.

Kvaliteten af de data og oplysninger, som aktørerne leverer til brug for efterlevelsen af denne TSI, skal sætte de aktører, som denne TSI er henvendt til, i stand til at levere oplysninger som fastsat i forordningen om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser, artikel 10 og bilag II.

4.2.19. *Diverse referencefiler og databaser*

4.2.19.1. *Referencefiler*

I forbindelse med driften af persontog på det europæiske net skal følgende referencefiler stå til rådighed og være tilgængelige for alle tjenesteleverandører (infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, bemyndigede tredjeparter og stationsledere). Dataene skal til enhver tid afspejle den aktuelle status.

Det Europæiske Jernbaneagentur vil på centralt niveau opbevare og vedligeholde entydige koder for følgende referencedata:

- referencefil for kodning af alle infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, stationsledere og tjenesteleverandører
- referencefil for kodning af lokaliteter
- referencefil for alle eksisterende togkontrolsystemer
- referencefil for alle lokomotivtyper
- referencefil for alle europæiske vedligeholdelsesværksteder
- referencefil for europæiske reservationssystemer
- referencefil med koder til brug for udveksling af køreplaner
- referencefil med koder til brug for udveksling af tariffer
- katalog over meddelelsesdatasæt
- fortegnelse over kodelister
- alle andre filer og kodelister, som der er brug for i forbindelse med de tekniske dokumenter i bilagene (disse vil blive defineret i fase 1).

Når en referencefil er i almindelig brug både til denne TSI og til TSI'en om Trafiktelematik for godstrafikken, skal dens udvikling og anvendelse ligge så tæt som muligt på den gennemførte TSI om Trafiktelematik for godstrafikken, for at der kan opnås optimale synergivirkninger.

4.2.19.2. Yderligere krav til databaserne

De yderligere krav, som de forskellige databaser skal leve op til, er anført herunder. Kravene er:

1. Autentificering

En database skal understøtte autentificering af brugerne af systemerne, før de kan opnå adgang til databasen.

2. Sikring

Databasen skal understøtte relevante sikringsforholdsregler i form af kontrol med adgang til databasen. Der stilles ikke krav om, at selve databasens indhold skal kunne krypteres.

3. ACID

En database skal understøtte ACID-princippet (Atomicity, Consistency, Isolation, Durability — udelelighed, modsigelsesfrihed, isolation og stabilitet).

4. Adgangskontrol

En database skal give brugere og systemer, som har fået tilladelse, adgang til dataene. Adgangskontrollen skal understøttes helt ned til dataposternes enkelte attributter. Databasen skal understøtte konfigurerbar, rollebaseret adgangskontrol ved indlæsning, opdatering og sletning af dataposter.

5. Sporing

En database skal understøtte logning af alle handlinger, der foretages i den, for at muliggøre sporing af hver enkelt detalje i dataposternes indhold (hvem har ændret hvad hvornår i indholdet).

6. Låsestrategi

I en database skal der implementeres en låsestrategi, som giver adgang til dataene, selvom andre brugere er i færd med at redigere poster.

7. Flerbrugeradgang

Databasen skal sikre, at flere brugere og systemer kan få adgang til dataene samtidig.

8. Pålidelighed

En database skal være pålidelig nok til at sikre den påkrævede rådighedsfaktor.

9. Rådighedsfaktor

Rådighedsfaktoren for en database skal opfylde de krav, der stilles af dens dataindsats art og af de forretningsstrategier, der bygger på den.

10. Mulighed for vedligeholdelse

Databasen skal kunne vedligeholdes, så den fornødne rådighedsfaktor kan opnås.

11. Sikkerhed

Databaser har i sig selv ikke direkte noget med sikker togdrift at gøre. Sikkerhedsaspekterne er således ikke relevante. Dette må dog ikke forveksles med den omstændighed, at dataene — f.eks. forkerte eller uaktuelle data — kan påvirke togdriftens sikkerhed.

12. Kompatibilitet

En database skal understøtte et udbredt datahåndteringsprog såsom SQL eller XQL.

13. Importfunktion

En database skal have en funktion, som gør det muligt at importere formaterede data direkte til databasen i stedet for at skulle indlæse dem manuelt.

14. Eksportfunktion

En database skal have en funktion, som gør det muligt at eksportere hele dens indhold eller dele af det som formaterede data.

15. Obligatoriske felter

En database skal have obligatoriske felter, som skal udfyldes, før den pågældende post accepteres som input til databasen.

16. Sandsynlighedskontrol

En database skal understøtte konfigurerbare sandsynlighedskontroller før accept af indlæsning, opdatering eller sletning af dataposter.

17. Svartider

En database skal have svartider, der gør det muligt for brugerne at indlæse, opdatere eller slette dataposter i rette tid.

18. Ydeevne

Referencefilerne og databaserne skal på en omkostningseffektiv måde understøtte den mængde forespørgsler, der er nødvendig for effektiv drift af alle relevante togkørsler, der er omfattet af bestemmelserne i denne TSI.

19. Kapacitet

En database skal understøtte lagring af de relevante data for alle personvogne og/eller nettet. Det skal være muligt at udvide kapaciteten ved enkle midler (dvs. ved at tilføje mere lagerkapacitet og flere computere). Kapacitetsudvidelser må ikke kræve udskiftning af delsystemet.

20. Historiske data

En database skal understøtte håndtering af historiske data ved at sikre adgang til data, som allerede er overført til et arkiv.

21. Backup-strategi

Der skal fastlægges en backup-strategi, som sikrer, at hele databasens indhold i en periode på op til 24 timer kan genetableres.

22. Kommercielle aspekter

Det anvendte databasesystem skal være et standardprodukt, der fås i handelen, eller på anden måde offentligt tilgængeligt (open source).

23. Beskyttelse af privatlivets fred

En database skal efterleve de krav om beskyttelse af privatlivets fred, der gælder i den medlemsstat, hvor den virksomhed, der leverer ydelserne, er hjemmehørende.

4.2.20. Elektronisk overførsel af dokumenter

Afsnit 4.2.21, Netværkssamarbejde og kommunikation, beskriver det kommunikationsnet, der skal anvendes til dataudveksling. Dette net og den beskrevne sikkerhedshåndtering muliggør enhver type nettransmission, dvs. e-mail, filoverførsel (FTP, HTTP) osv. De parter, der er involveret i informationsudvekslingen, kan derpå afgøre, hvilken type der skal vælges og derved sikre den elektroniske dokumenttransmission via eksempelvis FTP.

4.2.21. Netværkssamarbejde og kommunikation

4.2.21.1. Overordnet arkitektur

I tidens løb vil dette delsystem danne ramme om et voksende samvirke i et stort og komplekst it-netværk om interoperabilitet i jernbanenettet, hvor tusindvis af deltagere (jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og tredjeparter såsom detailforhandlere og myndigheder osv.) konkurrerer og/eller samarbejder om at opfylde markedets behov.

Den netværks- og kommunikationsinfrastruktur, der skal understøtte dette interoperabilitetsnetværk, vil være baseret på en fælles arkitektur for informationsudveksling, som alle deltagerne kender og bruger.

Den foreslåede arkitektur for informationsudveksling:

— udformes, så den forener forskelligartede informationsmodeller gennem semantisk omdannelse af de data, der udveksles mellem systemerne, og ved at udligne forskellene mht. forretningsgange og de protokoller, der anvendes på applikationsniveau

— får kun minimal indvirkning på den eksisterende it-arkitektur, som de enkelte aktører anvender

— beskytter de it-investeringer, der allerede er foretaget.

Informationsudvekslingsarkitekturen favoriserer interaktion, der primært bliver af peer-to-peer-typen, mellem alle aktørerne og sikrer samtidig den overordnede integritet og sammenhæng i jernbanenettet ved at stille et sæt centrale tjenester til rådighed.

En peer-to-peer-model for interaktionen giver mulighed for at fordele omkostningerne mellem de forskellige aktører på den bedste måde med udgangspunkt i den faktiske brug, og generelt vil den medføre færre problemer med skalerbarhed.

4.2.21.2. Netværket

Netværket skal garantere den nødvendige grad af sikkerhed, redundans, trafikstyring, statistiske værktøjer, voksende båndbredde, brugertilgængelighed og effektiv administration.

Med »netværk« henvises der her til kommunikationsmetoden og -princippet og ikke til det fysiske net.

Interoperabiliteten i jernbanenetet bygger på en fælles arkitektur for informationsudveksling, som alle deltagere kender og bruger, og som dermed virker tiltrækkende og mindsker hindringerne for nye deltagere, ikke mindst kunder.

Først kontakter man centraldepotet for at skaffe metadata, f.eks. identiteten på den aktør, der er lagret oplysninger om, eller for at få bekræftet sikkerhedsoplysninger. Derefter foregår peer-to-peer-kommunikationen mellem de involverede aktører.

4.2.21.3. Protokoller

I udviklingsarbejdet må der kun anvendes protokoller, der tilhører internetprotokolsuiten (ofte benævnt TCP/IP, UDP/IP osv.).

4.2.21.4. Sikkerhedsbeskyttelse

Oven i den grad af sikkerhed, der garanteres på netværkets niveau (se afsnit 4.2.21.2, Netværket), kan der opnås en yderligere sikkerhed for følsomme data ved brug af en kombination af kryptering, certificeringsordning og VPN-teknologi.

4.2.21.5. Kryptering

Der kan benyttes enten asymmetrisk eller symmetrisk kryptering ved transmission og lagring af data, afhængigt af hvad forretningsgangen kræver. Til dette formål skal der etableres en PKI (infrastruktur for offentlig nøgle).

4.2.21.6. Centraldepot

Centraldepotet skal kunne håndtere:

- metadata — strukturerede data, der beskriver indholdet af meddelelser
- en liste over elektroniske adresser, hvor de aktører, som denne TSI er henvendt til, tillader andre aktører at hente oplysninger eller data i overensstemmelse med bestemmelserne i denne TSI
- kryptering
- autentificering
- et register (»telefonbog«), der indeholder alle nødvendige oplysninger om deltagerne i udveksling af meddelelser og data.

Når centraldepotet benyttes i forbindelse med TSI'en om Trafik telematikk for godstrafikken, skal udviklingen og ændringerne af det ligge så tæt som muligt på den gennemførte TSI om Trafik telematikk for godstrafikken, for at der kan opnås optimale synergivirkninger.

4.2.21.7. Fælles grænseflade for kommunikation mellem jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter

Den fælles grænseflade er obligatorisk for alle aktører, der ønsker at tiltræde interoperabilitetsnetværket.

Den fælles grænseflade skal kunne håndtere:

- meddelelsesformatering af udgående meddelelser i henhold til metadataene
- signering og kryptering af udgående meddelelser
- adressering af udgående meddelelser
- ægthedsbekræftelse af indgående meddelelser
- dekryptering af indgående meddelelser
- konformitetskontroller af indgående meddelelser i henhold til metadata
- det fælles adgangspunkt til de forskellige databaser.

Alle brugere af den fælles grænseflade får adgang til alle de data, der i henhold til TSI'en kræves hos hver jernbanevirksomhed, infrastrukturforvalter osv., uanset om de pågældende databaser er centrale eller decentrale. På grundlag af resultaterne af bekræftelsen af indgående meddelelsers ægthed kan der implementeres et minimumniveau af meddelelseskvittering:

- i) positiv kvittering: ACK
- ii) negativ kvittering: NACK.

Den fælles grænseflade bruger oplysningerne fra centraldepotet til at varetage ovenstående opgaver.

Hvis en aktør implementerer et lokalt »spejlbillede« af centraldepotet, skal den pågældende — med egne midler — sikre, at det lokale »spejlbillede« er en korrekt og ajourført kopi af centraldepotet.

Når den fælles grænseflade er i almindelig brug i forbindelse med TSI'en om Trafiktelematik for godstrafikken, skal udviklingen og ændringerne af det ligge så tæt som muligt på den gennemførte TSI om Trafiktelematik for godstrafikken, for at der kan opnås optimale synergivirkninger.

4.2.22. Styring af tilslutninger til andre transportformer

For at styre tilslutningsforbindelserne med andre transportformer, bør der anvendes følgende standard for tilvejebringelse af oplysninger og udveksling af oplysninger med andre transportformer:

- Til udveksling af køreplansoplysninger mellem jernbanevirksomheder og andre transportformer: standard EN 12896 (»Transmodel«) og standard EN TC 278 WI 00278207 (»IFOPT — Identification of Fixed Objects in Public transport«).
- Til udveksling af specifikke køreplansdata anvendes tekniske XML-standarder og -protokoller i baseret på Transmodel, særlig standard EN 15531 (»SIRI«) til udveksling af realtidskøreplaner og standard EN TC 278 WI 00278207 (»IFOPT«) til udveksling af data om »stop/station«.
- Til udveksling af tarifdata: denne standard er stadig et udestående punkt (se bilag II, Liste over udestående punkter).

4.3. Funktionelle og tekniske specifikationer for grænsefladerne

Med hensyn til teknisk kompatibilitet har delsystemet Trafiktelematik for persontrafikken følgende grænseflader med andre delsystemer.

4.3.1. Grænseflader til delsystemet Rullende materiel

Tabel 1

Grænseflader til delsystemet Rullende materiel

Grænseflade	Reference i TSI'en om Trafiktelematik for persontrafikken	Reference i TSI'en om Rullende materiel til konventionelle tog
Visningsskærm i tog	4.2.13 Håndtering af kundeoplysning i togene	4.2.5 Kundeinformation (bevægelses-hæmmede)
Syntetisk stemme og annoncering	4.2.13 Håndtering af kundeoplysning i togene	4.2.5 Kundeinformation (bevægelses-hæmmede)
		4.2.5.2 Højtaleranlæg

4.3.2. Grænseflader til delsystemet Trafiktelematik for godstrafikken

Tabel 2

Grænseflader til delsystemet Trafiktelematik for godstrafikken

Grænseflade	Reference i TSI'en om Trafiktelematik for persontrafikken	Reference i TSI'en om Trafiktelematik for godstrafikken, konventionelle baner
Tog klart	4.2.14.1 Meddelelsen »Tog klart« for alle tog	4.2.3.5. Meddelelsen »tog klart«
Togkørselsprognose	4.2.15.2 Meddelelsen »Togkørselsprognose« for alle tog	4.2.4.2 Meddelelsen »prognose for togkørsel«
Togkørselsoplysninger	4.2.15.1 Meddelelsen »Togkørselsoplysninger« for alle tog	4.2.4.3 Tog kører
Til jernbanevirksomhed: afbrudt togkørsel	4.2.16.2 Meddelelsen »Afbrudt togkørsel« for alle tog	4.2.5.2 Afbrydelse af togkørsel
Håndtering af kortfristede køreplansdata	4.2.17 Håndtering af kortfristede køreplansdata for tog	4.2.2 Kanalansøgning
Fælles grænseflade	4.2.21.7 Fælles grænseflade for kommunikation mellem jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter	4.2.14.7 Fælles grænseflade for kommunikation mellem jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter
Centraldepot	4.2.21.6 Centraldepot	4.2.14.6 Centraldepot
Referencefiler	4.2.19.1 Referencefiler	4.2.12.1 Referencefiler

4.4. **Driftsbestemmelser**

På baggrund af de væsentlige krav i kapitel 3 gælder følgende driftsbestemmelser for det delsystem, som denne TSI dækker:

4.4.1. *Datakvalitet*

Af hensyn til kvalitetssikring af dataene har afsenderen af en TSI-meddelelse ansvaret for, at meddelelsens dataindhold er korrekt på det tidspunkt, hvor den sendes. Hvis kildedataene til kvalitetssikring af dataene er tilgængelige i de databaser, der stilles til rådighed som led i denne TSI, skal dataene i disse databaser anvendes til kvalitetssikring af dataene.

Hvis kildedataene til kvalitetssikring af dataene ikke leveres af de databaser, der stilles til rådighed som led i denne TSI, skal afsenderen af meddelelsen gennemføre kvalitetssikringskontrollen af dataene ved hjælp af egne ressourcer.

Kvalitetssikringen af dataene omfatter sammenligning med data fra de databaser, der stilles til rådighed som led i denne TSI, som beskrevet ovenfor, og, hvis dette er relevant, logiske kontroller for at sikre, at meddelelser og data overføres rettidigt og kontinuerligt.

Data har høj kvalitet, hvis de egner sig til deres tilsigtede formål, hvilket betyder, at de

- er fejlfrie: tilgængelige, korrekte, rettidige, fuldstændige, overensstemmende med andre kilder osv.
- har de ønskede egenskaber: relevante, omfattende, tilstrækkeligt detaljerede, lette at læse og fortolke osv.

Datakvaliteten afhænger hovedsagelig af:

- rigtighed
- fuldstændighed
- modsigelsesfrihed
- rettidighed.

Rigtighe

De nødvendige oplysninger (data) skal indsamles så billigt som muligt. Dette forudsætter, at de primære data så vidt muligt kun registreres en enkelt gang. Derfor skal de primære data indføres i systemet så tæt som muligt på kilden, så de kan integreres fuldt ud i en eventuel efterfølgende behandling.

Fuldständigkeit

Før en meddelelse afsendes, skal dens fuldstændighed og syntaks kontrolleres ved hjælp af metadataene. Herved undgår man desuden unødigt datatrafik på nettet.

Også for alle indgående meddelelser skal fuldstændigheden kontrolleres ved hjælp af metadataene.

Modsigelsesfrihed

Der skal opstilles regler for forretningsgangen for at sikre modsigelsesfrihed. Dobbelt indlæsning af data bør undgås, og det bør gøres klart, hvem der » ejer » dataene.

Hvordan disse regler for forretningsgangen skal implementeres, afhænger af deres kompleksitet. Ved enkle regler er databaserestriktioner og udløserfunktioner nok. Ved mere komplekse regler, hvor der skal bruges data fra forskellige tabeller, skal der gennemføres valideringsprocedurer, som indebærer, at dataversionens modsigelsesfrihed kontrolleres, før der genereres grænsefladedata, og før den nye dataversion tages i brug. Det skal garanteres, at de data, der overføres, valideres i forhold til de fastsatte regler for forretningsgangen.

Rettidighed

Det er vigtigt, at oplysningerne foreligger, præcis når de skal bruges. Når udløseren for datalagring eller for afsendelse af meddelelser reagerer direkte på hændelser i it-systemet, bliver der ingen problemer med rettidigheden, forudsat at systemet er udformet hensigtsmæssigt og i overensstemmelse med forretningsprocessernes behov. Men som regel iværksættes afsendelsen af en meddelelse af en operatør eller i hvert fald på baggrund af yderligere input fra en operatør. For at opfylde kravet om rettidighed skal dataene opdateres så hurtigt som muligt, også for at sikre, at det faktiske dataindhold stadig er aktuelt, når systemautomatikken sender meddelelserne.

Svartiden for forespørgsler er et spørgsmål, der skal behandles for de forskellige applikationer og brugertyper som led i de detaljerede it-specifikationer. Alle former for dataopdatering og -udveksling skal gennemføres så hurtigt som muligt.

Måling af datakvalitet

I de detaljerede it-specifikationer skal der fastsættes passende procentsatser for:

- dataenes fuldstændighed (hvor mange procent af datafelterne der er indsat værdier i) og modsigelsesfrihed (hvor mange procent af værdierne der matcher på tværs af tabeller/filer/poster)
- dataenes rettidighed (hvor mange procent af dataene der er til rådighed inden for en nærmere bestemt tidsramme)
- den krævede rigtighedsgrad (hvor mange procent af de lagrede værdier der er korrekte ved sammenligning med de faktiske værdier).

4.4.2. Forvaltning af centraldepotet

Centraldepotets funktioner defineres i afsnit 4.2.21.6, Centraldepot. For at sikre datakvaliteten skal den enhed, der forvalter centraldepotet, have ansvaret for opdateringen af metadataene og registret og for disses kvalitet samt for forvaltningen af adgangskontrollen. Metadataenes kvalitet med hensyn til fuldstændighed, modsigelsesfrihed, rettidighed og rigtighed skal gøre det muligt for delsystemet at fungere korrekt i overensstemmelse med denne TSI.

4.5. Vedligeholdelsesregler

På baggrund af de væsentlige krav i kapitel 3 gælder følgende vedligeholdelsesbestemmelser for det delsystem, som denne TSI dækker:

Transportforbindelsens kvalitet skal være sikret, selvom dataene er blevet beskadiget eller databehandlingsudstyret bryder helt eller delvis sammen. Derfor tilrådes det at installere særlig pålidelige dobbeltsystemer eller backup-computere, som kan garanteres at køre uden afbrydelser under vedligeholdelse.

Vedligeholdelse af de forskellige databaser er omhandlet i afsnit 4.2.19.3, Yderligere krav til databaserne, pkt. 10 og 21.

4.6. **Faglige kvalifikationer**

Der kræves følgende faglige kvalifikationer hos det personale, der skal drive og vedligeholde delsystemet og gennemføre TSI'en:

Gennemførelsen af denne TSI kræver ikke et helt nyt hardware- og software-system og nyt personale. TSI'ens krav kan efterleves ved blot at foretage de ændringer, opgraderinger og funktionelle udvidelser af driften, som allerede nu foretages af det eksisterende personale. Der stilles således ikke krav ud over de eksisterende regler om faglige kvalifikationer på nationalt og europæisk plan.

Hvis der er behov for supplerende uddannelse af personale, skal den ikke blot bestå i at vise personalet, hvordan udstyret betjenes. Medarbejderne skal kende og forstå deres særlige rolle i den samlede transportproces. Medarbejderne skal navnlig være på det rene med, hvor vigtigt det er at holde høj kvalitet i arbejdet, da dette er afgørende for pålideligheden af oplysningerne, som skal indgå i senere processer.

De faglige kvalifikationer, der kræves for at sammensætte og køre tog, er fastsat i TSI'en for drift og trafikstyring.

4.7. **Sundheds- og sikkerhedsmæssige forhold**

Der gælder følgende vilkår for beskyttelse af medarbejdernes sundhed og sikkerhed under drift og vedligeholdelse af det her omhandlede delsystem og under gennemførelsen af denne TSI:

Der stilles ingen krav ud over de eksisterende nationale og europæiske sundheds- og sikkerhedsforskrifter.

4.8. **Infrastrukturregistre og registeret over godkendte køretøjstyper**

Direktiv 2008/57/EF, artikel 34, stk. 1: »Agenturet opretter og fører et register over typer af jernbanekøretøjer, som medlemsstaterne har givet tilladelse til at tage i brug på Fællesskabets jernbanenet.« Direktiv 2008/57/EF, artikel 35, stk. 1: »Hver medlemsstat sørger for, at et infrastrukturregister offentliggøres og ajourføres.«

Da disse registre opdateres og offentliggøres hvert år, kan de ikke bruges til delsystemet Trafiktelematik for persontrafikken. Denne TSI har derfor ikke noget at gøre med disse registre.

5. INTEROPERABILITETSKOMPONENTER

5.1. **Definition**

Ifølge artikel 2, litra d), i direktiv 2008/57/EF forstås ved »interoperabilitetskomponenter« hver enkelt del, gruppe af dele, underenhed eller komplet enhed af udstyr, som indgår i eller er bestemt til at indgå i et delsystem, som er direkte eller indirekte afgørende for interoperabiliteten i jernbanesystemet. Begrebet »komponent« omfatter både materielle og immaterielle objekter, f.eks. programmel.

5.2. **Liste over komponenter**

Interoperabilitetskomponenterne er omfattet af de relevante bestemmelser i direktiv 2008/57/EF.

Der er ikke fastlagt nogen interoperabilitetskomponenter i delsystemet Trafiktelematik for persontrafikken.

Denne TSI kan efterleves ved brug af almindeligt it-udstyr, som ikke behøver at opfylde specifikke krav af hensyn til interoperabiliteten i jernbanesystemet. Dette gælder både hardware-komponenter og den standardsoftware, der anvendes, såsom operativsystemer og databaser. Den enkelte bruger kan anvende sin egen applikationssoftware, som kan tilpasses og forbedres, hvad angår funktionalitet og behov hos den enkelte. I den foreslåede »applikationsintegrationsarkitektur« antages det, at applikationerne ikke nødvendigvis har den samme interne informationsmodel. Applikationsintegration defineres som processen med at få uafhængigt udformede applikationssystemer til at arbejde sammen.

5.3. Komponenternes ydeevne og specifikationer

Se afsnit 5.2. Dette krav er ikke relevant for TSI'en om Trafiktelematik for persontrafikken.

6. VURDERING AF KOMPONENTERNES OVERENSSTEMMELSE OG/ELLER ANVENDELSESEGNETHED SAMT VERIFICERING AF DELSYSTEMET

6.1. Interoperabilitetskomponenter

6.1.1. Vurderingsprocedurer

Ikke relevant for TSI'en om Trafiktelematik for persontrafikken.

6.1.2. Modul

Ikke relevant for TSI'en om Trafiktelematik for persontrafikken.

6.2. Delsystemet Trafiktelematik for persontrafikken

I henhold til bilag II i direktiv 2008/57/EF opdeles delsystemerne i strukturelt og funktionelt definerede områder. Der skal foretages en obligatorisk overensstemmelsesvurdering i forhold til TSI'erne på det strukturelt definerede område. Delsystemet Trafiktelematik for persontrafikken hører under det funktionelt definerede område, og i denne TSI fastlægges der ingen moduler for overensstemmelsesvurdering.

7. GENNEMFØRELSE

7.1. Indledning

Denne TSI vedrører delsystemet Trafiktelematik for persontrafikken. Dette delsystem er funktionelt defineret ifølge direktiv 2008/57/EF, bilag II. Anvendelsen af denne TSI er derfor ikke bygget op om begreberne nyt, fornyet eller opgraderet delsystem, som det er sædvanligt i TSI'er om strukturelt definerede delsystemer, undtagen hvor det er fastlagt i TSI'en.

TSI'en vil blive gennemført i faser:

— fase 1: detaljerede it-specifikationer, styringsplan og helhedsplan

— fase 2: udvikling

— fase 3: ibrugtagning.

7.2. Fase 1: Detaljerede it-specifikationer, styringsplan og helhedsplan

Fase 1 sigter mod tre mål:

1. at fastlægge dataudvekslingssystemet (i det følgende benævnt »systemet«) bestående af fælles komponenter og af sammenkobling af informations- og kommunikationssystemer mellem interesseparter, der kan opfylde kravene i denne forordning

2. at bekræfte et sådant systems tekniske og økonomiske gennemførlighed

3. at udarbejde en tidsfølgeplan for de aktiviteter, der skønnes nødvendige for at gennemføre systemet, inklusive passende milepæle, hvor Kommissionen, Det Europæiske Jernbaneagentur, medlemsstaterne og de berørte interesseparter kan kontrollere, hvordan gennemførelsen forløber.

7.2.1. Projektstyring i fase 1

Kommissionen skal, senest en måned efter at denne forordning offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*, nedsætte en styregruppe bestående af:

— jernbanesektorens repræsentative organer på europæisk niveau som defineret i forordning (EF) nr. 881/2004, artikel 3, stk. 2 (»jernbanesektorens repræsentative organer«)

- en repræsentant for billetforhandlerne
- en repræsentant for europæiske passagerer
- Det Europæiske Jernbaneagentur og
- Kommissionen.

Formandskabet for denne styregruppe skal varetages i fællesskab af a) Kommissionen og b) en person udpeget af jernbanesektorens repræsentative organer. Bistået af styregruppens medlemmer skal Kommissionen udforme styregruppens forretningsorden, som der skal opnås enighed om i styregruppen. Beslutningerne skal være gennemskuelige og være ledsaget af en grundig teknisk og økonomisk begrundelse.

Styregruppens medlemmer kan forslå gruppen, at andre organisationer inddrages som observatører, når der er gyldige tekniske og økonomiske grunde til at gøre det.

7.2.2. Roller og ansvarsområder

7.2.2.1. Interessепarter

1. En projektgruppe nedsat af jernbanesektorens repræsentative organer og med deltagelse af en repræsentant for billetforhandlerne skal udarbejde de detaljerede it-specifikationer, styringsplanen og helhedsplanen på grundlag af et arbejdsprogram, som skal godkendes af styregruppen.
2. Projektgruppen skal nedsætte de nødvendige arbejdsgrupper med inddragelse af ekspertise fra Det Europæiske Jernbaneagentur, jernbanevirksomhederne, infrastrukturforvalterne, stationslederne, billetforhandlerne samt repræsentanter for arbejdstagerne og passagererne.
3. Projektgruppen skal gennemføre hele projektet på en gennemskelig måde, og alle projektgruppens og dens arbejdsgruppers referater, dokumenter og projektleverancer skal permanent og i fuldt omfang gøre tilgængelige for Kommissionen og Det Europæiske Jernbaneagentur.
4. Projektgruppen skal hver måned indgive en statusrapport til styregruppen og tage fuldt hensyn til dennes beslutninger. På igangsætningsmødet skal styregruppen godkende en plan for statusrapportens opbygning og indhold.
5. Projektgruppen skal levere oplysninger til og høre jernbanevirksomhederne, infrastrukturforvalterne, stationslederne, billetforhandlerne og passagerrepræsentanterne. Den skal navnlig være opmærksom på små jernbanevirksomheder og jernbanevirksomheder, der ikke er medlemmer af jernbanesektorens repræsentative organer, holde dem underrettet og høre dem.
6. Jernbanevirksomhederne, infrastrukturforvalterne, stationslederne, billetforhandlerne og passagerrepræsentanterne skal støtte projektet ved at bidrage med oplysninger og med funktionel og teknisk ekspertise, når projektgruppen anmoder om det.

7.2.2.2. Det Europæiske Jernbaneagentur

1. Det Europæiske Jernbaneagentur skal følge og vurdere udviklingen af de detaljerede it-specifikationer, styringsplanen og helhedsplanen for at fastslå, om de tilsigtede mål er nået.
2. Det Europæiske Jernbaneagentur skal forelægge Kommissionen en henstilling om de detaljerede it-specifikationer, styringsplanen og helhedsplanen.

7.2.2.3. Kommissionen

1. Kommissionen skal forelægge projektgruppen en liste over de organer, der skal inddrages i projektet.

2. Når Kommissionen har modtaget de detaljerede it-specifikationer, styringsplanen og helhedsplanen, skal den vurdere dem på grundlag af henstillingen fra Det Europæiske Jernbaneagentur, og på baggrund af denne vurdering skal den træffe de nødvendige foranstaltninger for at ændre den foreliggende TSI.
3. Kommissionen vil holde medlemsstaterne underrettet via det udvalg, der er omhandlet i direktiv 2008/57/EF, artikel 29, stk. 1.

7.2.3. *Projektleverancer*

De detaljerede it-specifikationer skal beskrive systemet og klart og utvetydigt vise, hvordan systemet opfylder kravene i TSI'en om Trafik telematikk for persontrafikken. Udarbejdelsen af sådanne specifikationer forudsætter en systematisk analyse af de relevante tekniske, driftsmæssige, økonomiske og institutionelle forhold, som understøtter gennemførelsen af TSI'en om Trafik telematikk for persontrafikken. Projektleverancerne skal derfor bl.a. omfatte følgende elementer:

1. Funktionelle, tekniske og ydeevnemæssige specifikationer, dertil hørende data, grænsefladekrav, sikkerhedskrav og kvalitetskrav.
2. Hovedtrækkene i systemets samlede arkitektur. Herunder beskrives det, hvordan de nødvendige komponenter fungerer og passer sammen. Dette skal bygge på en analyse af de systemkonfigurationer, der vil være i stand til at integrere de nedarvede it-anlæg og samtidig præstere de krævede funktioner og ydelser.

Helhedsplanen skal omfatte:

1. Identifikation af de aktiviteter, der er nødvendige for at realisere systemet.
2. En overgangsplan, der omfatter et sæt faser, som via verificerbare, håndgribelige delresultater fører frem til målsystemet fra interesseparternes nuværende ramme af informations- og kommunikationssystemer.
3. En detaljeret milepælsplan.
4. En risikovurdering af de afgørende faser i helhedsplanen.
5. En vurdering af de samlede livscyklusomkostninger ved ibrugtagning og drift af systemet sammen med en derpå byggende investeringsplan og den relevante costbenefitanalyse.

Styringsplanen skal identificere de styringsstrukturer, -metoder og -procedurer, der vil kunne understøtte udviklingen og valideringen af systemet og derpå dets ibrugtagning og den praktiske drift og forvaltning af det i hele dets levetid (herunder håndtering af tvister mellem de involverede parter inden for rammerne af denne TSI).

7.2.4. *Milepæle*

1. Der skal holdes et igangsætningsmøde mellem projektgruppen og styregruppen, senest to måneder efter at denne forordning er offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende*.
 - a) På igangsætningsmødet skal projektgruppen forelægge en projektbeskrivelse og et arbejdsprogram for projektet med tidsfølgeplan. Projektbeskrivelsen skal forklare, hvordan opgaverne forstås, projektet tilrettelægges, rollerne og ansvarsområderne fordeles samt projektmetoden, herunder høring og underretning af alle interesseparter.
 - b) På igangsætningsmødet drøfter projektgruppen og styregruppen indholdet og detaljeringsgraden i midtvejsrapporten og i de månedlige statusrapporter, der er omhandlet i afsnit 7.2.2.1, og når til enighed herom.

2. Projektgruppen forelægger midtvejsrapporten for styregruppen senest fem måneder efter igangsætningsmødet.
3. Projektleverancerne skal forelægges for Kommissionen og Det Europæiske Jernbaneagentur senest ti måneder efter igangsætningsmødet.
4. Det Europæiske Jernbaneagentur skal forelægge en henstilling om de projektleverancer, der er forelagt for Kommissionen, senest to måneder efter at have modtaget dem.

7.3. **Fase 2: Udvikling**

Alle berørte aktører skal udvikle systemet, når denne TSI er ændret.

7.4. **Fase 3: Ibrugtagning**

Alle berørte aktører skal tage systemet i brug, når denne TSI er ændret.

7.5. **Ændringshåndtering**

7.5.1. *Ændringshåndteringsprocessen*

Der skal tilrettelægges procedurer for ændringshåndtering, som sikrer, at omkostningerne og fordelene ved ændringerne analyseres grundigt, og at ændringerne gennemføres på en kontrolleret måde. Disse procedurer skal fastlægges, iværksættes, understøttes og administreres af Det Europæiske Jernbaneagentur, og de skal omfatte følgende elementer:

- en beskrivelse af, hvad der nødvendiggør ændringen på det tekniske plan
- en angivelse af, hvem der er ansvarlig for at gennemføre ændringerne
- en valideringsprocedure for de ændringer, der skal gennemføres
- en politik for ændringshåndtering, frigivelse, overgang og implementering
- en definition af ansvarsfordelingen for forvaltning af de detaljerede specifikationer og for både kvalitets-sikringen og konfigurationsstyringen.

Ændringsstyringsorganet skal sammensættes af Det Europæiske Jernbaneagentur, jernbanesektorens repræsentative organer, et repræsentationsorgan for billetforhandlerne, et repræsentationsorgan for passagererne og medlemsstaterne. Med en sådan tilknytning af parterne skal det sikres, at de ændringer, der skal foretages, sættes i perspektiv, og at der foretages en helhedsvurdering af deres konsekvenser. Ændringsstyringsorganet skal på et tidspunkt indordnes under Det Europæiske Jernbaneagentur.

7.5.2. *Særlig ændringshåndteringsproces for tekniske dokumenter, der offentliggøres af Det Europæiske Jernbaneagentur*

De tekniske dokumenter, som der henvises til i denne TSI's kapitel 4 (bortset fra standarder, der er knyttet til udestående spørgsmål) og opført i bilag II til denne forordning, er tekniske dokumenter, der offentliggøres af Det Europæiske Jernbaneagentur i medfør af artikel 5, stk. 8, i direktiv 2008/57/EF.

For disse tekniske dokumenter skal ændringsstyringen fastlægges af Det Europæiske Jernbaneagentur efter følgende kriterier:

1. Anmodninger om ændringer, der berører de tekniske dokumenter, forelægges enten via de nationale sikkerhedsmyndigheder eller via jernbanesektorens repræsentative organer på europæiske niveau, jf. artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 881/2004 eller billetforhandlerens repræsentant eller via det organ, der oprindeligt udarbejdede de specifikationer, der var forløbere for de tekniske dokumenter.
2. Det Europæiske Jernbaneagentur indsamler og opbevarer ændringsanmodningerne.

3. Det Europæiske Jernbaneagentur forelægger ændringsanmodningerne for den særlige arbejdsgruppe under Jernbaneagenturet, som vurderer dem og udarbejder et forslag, efter omstændighederne ledsaget af en økonomisk vurdering.
4. Derefter forelægger Det Europæiske Jernbaneagentur ændringsanmodningen og det tilhørende forslag for ændringsstyringsorganet, som afgør, om ændringsanmodningen skal valideres eller udsættes.
5. Valideres ændringsanmodningen ikke, skal Det Europæiske Jernbaneagentur sende enten begrundelsen for afvisningen eller en anmodning om supplerende oplysninger om udkastet til ændringsanmodning tilbage til den anmodende part.
6. Hvis ændringsanmodningen valideres, skal det tekniske dokument ændres.
7. Inden offentliggørelsen af det ændrede tekniske dokument, skal dette fremsendes til Kommissionen sammen med ændringsanmodningen og den økonomiske vurdering.
8. Kommissionen vil holde medlemsstaterne underrettet via det udvalg, der er omhandlet i direktiv 2008/57/EF, artikel 29, stk. 1.
9. Den nye version af det tekniske dokument og den validerede ændringsanmodning skal stilles til rådighed på Det Europæiske Jernbaneagents websted.

Når ændringsstyringen berører elementer, der er i almindelig brug i forbindelse med TSI'en om Trafiktelematik for godstrafikken, skal ændringerne foretages på en sådan måde, at de kommer til at ligge så tæt som muligt på den gennemførte TSI om Trafiktelematik for godstrafikken, for at der kan opnås optimale synergievirkninger.

7.6. Særtilfælde

7.6.1. Indledning

Følgende særlige bestemmelser er tilladt i nedenstående særtilfælde:

- a) P-tilfælde: permanente tilfælde
- b) T-tilfælde: midlertidige tilfælde, hvor det anbefales, at det system, der er det endelige mål, realiseres i 2020 (dette mål er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning af 23. juli 1996 nr. 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet ⁽¹⁾, som ændret ved beslutning nr. 884/2004/EF ⁽²⁾).

7.6.2. Liste over særtilfælde

Der er ingen særtilfælde i denne TSI.

8. ORDLISTE

Definitionerne i denne ordliste angår brugen af termerne i denne TSI.

Term	Beskrivelse
adgangspart	<p>Enten:</p> <p>En jernbanevirksomhed med licens eller, hvis de enkelte medlemsstater tillader det, en anden part, der ansøger om en togkanal i køreplanen, fordi den ønsker at drive en togforbindelse forretningsmæssigt eller som offentlig service på den pågældende medlemsstats område. Sådanne parter kan være offentlige myndigheder eller andre parter med adgangskontrakt.</p> <p>Eller:</p> <p>En international gruppe af sådanne parter; betegnes også »ansøgergruppe« eller »gruppe af adgangsparter«.</p>

⁽¹⁾ EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 167 af 30.4.2004, s. 1.

Term	Beskrivelse
ACID	<p>Står for Atomicity, Consistency, Isolation og Durability.</p> <p>Det er de fire vigtigste egenskaber ved enhver transaktion:</p> <p>Atomicitet (udelelighed): I en transaktion, der omfatter to eller flere særskilte informationer, indlæses enten alle informationerne eller ingen af dem.</p> <p>Konsistens (modsigelsesfrihed): Enten skaber en transaktion ny og gyldig datatilstand, eller også, hvis der opstår en fejl, genetablerer den tilstanden, som den var, før transaktionen blev påbegyndt.</p> <p>Isolation: En igangværende og endnu ikke afsluttet transaktion («commit» ikke udført) skal være isoleret fra alle andre transaktioner.</p> <p>Stabilitet: Indlæste data («commit» udført) arkiveres i systemet, så de foreligger i deres korrekte tilstand, selv hvis systemet bryder sammen og må genstartes.</p> <p>ACID-princippet er beskrevet i ISO/IEC 10026-1:1992, afsnit 4. Hver af disse egenskaber kan måles i forhold til en referenceværdi. Normalt udpeges der dog en transaktionsforvalter eller -kontrollør, der skal sikre, at ACID-princippet overholdes. I et distribueret system kan ACID-princippet bl.a. sikres ved at «commit» udføres i to faser, således at transaktionen kun afsluttes, hvis alle involverede instanser binder sig, ellers genetableres udgangstilstanden.</p>
Ankomstdato og -tid, faktisk	Faktisk dato og tidspunkt for transportmidlets ankomst.
Ankomstdato og -tid, forventet	Aktuelt forventet dato og tidspunkt for transportmidlets ankomst.
Ankomstdato og -tid, planmæssig	Dato og tidspunkt for transportmidlets ankomst ifølge køreplanen.
forsinkelse ved ankomst, forventet	Forskellen mellem forventet og planmæssig ankomstdato og -tid.
forsinkelse ved ankomst, faktisk	Forskellen mellem faktisk og planmæssig ankomstdato og -tid.
efter skøn	Jernbanevirksomheden kan træffe afgørelse på grundlag af sine erfaringer og behov.
tildelingssystem	Et elektronisk system, der indeholder et katalog over de transportforbindelser, som en leverandør af transportforbindelser tillader distributører at udstede rejsedokumenter til.
tildeler	En virksomhed, der forvalter et tildelingssystem. Kan være en operatør.
bemyndiget offentligt organ	En myndighed, der har en lovfæstet pligt eller ret til at levere trafikinformationer til offentligheden. Udtrykket henviser også til den myndighed, der er ansvarlig for at håndhæve forordning (EF) nr. 1371/2007, jf. forordningens artikel 30, stk. 1.
leveringsmulighed	I forbindelse med oplysninger: det at en (transportforbindelse, tilbudstype, pris, anden ydelse) faktisk står til rådighed for en passager på et givet tidspunkt for et givet tog. Ikke at forveksle med »tilbud«, som henviser til, at en (transportforbindelse, tilbudstype, pris, anden ydelse) tilbydes under rejseplanlægningen, men kan blive udsolgt og derfor risikerer ikke stå til rådighed for passageren på et givet tidspunkt for et givet tog.
grundparameter	Forskriftsmæssige, tekniske eller driftsmæssige forudsætninger, som er afgørende for interoperabiliteten, og som der skal træffes afgørelse om efter proceduren i artikel 21, stk. 2, før det fælles repræsentative organ udarbejder TSI-udkast.
bestilling (salg)	Salg af en billet med eller uden reservation.
operatør	Den kontraktansvarlige jernbanevirksomhed, med hvem passageren har indgået en befodringskontrakt, eller en række på hinanden følgende jernbanevirksomheder, som er ansvarlige i forhold til en sådan kontrakt.

Term	Beskrivelse
medoperatør	En operatør, der har indgået en samarbejdsaftale med en eller flere andre operatører om at drive en transportforbindelse.
eneoperatør	En operatør, der driver en transportforbindelse uafhængigt af andre operatører.
transaktionskanal	Den kanal (f.eks. billetkontor, billetautomat, kommunikationsmedie i toget, offentlige webtjenester, fjernsalg, mobilbilletsalg), hvorigennem en jernbanevirksomhed leverer en transaktion (information, billetsalg, billetrefusion, klagebesvarelse osv.) til passageren.
vognnummer	Det entydige identifikationsnummer på en vogn.
Kommissionen	Europa-Kommissionen.
COTS-produkt	Standardprodukt, der fås i handelen.
kunde	En person, der har til hensigt at købe, er ved at købe eller har købt et jernbaneprodukt til sig selv eller andre. Kan således være andet end »passager« (se »passager«).
dekryptering	Konvertering af krypterede data tilbage til deres oprindelige form.
forsinkelse	Forskellen mellem det tidspunkt, passageren skulle ankomme ifølge den offentliggjorte køreplan, og hans eller hendes faktiske eller forventede ankomsttidspunkt.
afvigelse	Den driftsbetingede afvigelse (+/-) fra den bestilte planmæssige tid.
afgangsdato og -tid, faktisk	Faktisk dato og tidspunkt for transportmidlets afgang.
afgangsdato og -tid, forventet	Aktuelt forventet dato og tidspunkt for transportmidlets afgang.
afgangsdato og -tid, planmæssig	Dato og tidspunkt for transportmidlets afgang ifølge køreplanen.
direktiv 2008/57	Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet.
forsinkelse ved afgang, faktisk	Forskellen mellem faktisk og planmæssig afgangsdato og -tid.
forsinkelse ved afgang, forventet	Forskellen mellem afgangsdato og -tid og forventet afgangsdato og -tid.
visningsskærm	Enhver dynamisk, visuel anordning i banegårde eller i eller på tog, hvis formål er at informere passagererne.
distributør	En virksomhed, der skaffer udstedere den juridiske og tekniske mulighed for at sælge jernbaneprodukter eller for at stille faciliteter til rådighed, så kunderne kan købe jernbaneprodukter online. Derudover kan distributøren tilbyde udstederne tjenester ved at sammensætte komplette rejser efter den rejsendes ønske af delstrækninger, der varetages af forskellige operatører. Distributøren kan være operatør.
indenlandsk rejse	En passagerrejse med jernbane, hvorunder passageren ikke krydser en medlemsstats grænse.
indenlandsk person-togsforbindelse	En persontogsforbindelse, der ikke krydser en medlemsstats grænse.
kryptering	Kodning af data.
ERA	Forkortelse for European Railway Agency. Se Det Europæiske Jernbaneagentur.

Term	Beskrivelse
Væsentlige krav	Alle de betingelser, der er fastlagt i bilag III til direktiv 2008/57/EF, og som det trans-europæiske jernbanesystem, delsystemerne og interoperabilitetskomponenterne og deres grænseflader, skal opfylde.
ETA	Forkortelse for Estimated Time of Arrival. Forventet ankomsttid (for toget på stationen).
ETH	Forkortelse for Estimated time of Handover. Forventet tidspunkt for overdragelse (af et tog fra en infrastrukturforvalter til en anden).
ETI	Forkortelse for Estimated time of Interchange. Forventet tidspunkt for overgang (af et tog fra en jernbanevirksomhed til en anden).
Det Europæiske Jernbaneagentur	Det agentur, der blev oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004 af 29. april 2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur.
takst	Beløb, der skal betales for en transport eller en ydelse.
prognose	Bedste skøn for, hvornår en begivenhed vil finde sted (f.eks. et togs ankomst, afgang eller passage).
prognosepunkt	Det sted, for hvilket der opstilles en prognose. Prognosen kan angå ankomst, afgang, passage eller overdragelse.
udenlandsk person-togsforbindelse	En persontogsforbindelse i et andet land end det, hvor passageren har købt billet til den.
udlandssalg	Salg af en togbillet foretaget af en udsteder, som ikke er den operatør eller en af de operatører, der driver det tog, som billetten skal bruges til. Udstederen befinder sig i et andet land end operatørens (operatørernes).
FTP	Filoverførselsprotokol (File Transfer Protocol) En protokol for overførsel af filer mellem computersystemer i et TCP/IP-net.
indfrielse	Den proces, hvorved produktet leveres til kunden efter købet.
almindelige befordringsbetingelser	Operatørens betingelser i form af almindelige betingelser eller lovfæstede takster i hver medlemsstat, som er blevet en del af befordringskontrakten, i og med at den er indgået.
globalbillettog	Et tog, som kun passagerer, der har købt globalbillet, har adgang til.
Overdragelsepunkt	Det sted, hvor ansvaret overgår fra en infrastrukturforvalter til en anden.
HTTP	Hypertext Transfer Protocol Den klient/server-protokol, der anvendes ved tilslutning til servere på internettet.
Infrastrukturforvalter	Ethvert organ eller foretagende, der har ansvaret for at etablere og vedligeholde jernbaneinfrastruktur. Dette kan også omfatte forvaltning af kontrol- og sikkerhedssystemer for infrastrukturen. Infrastrukturforvalterens opgaver på en jernbanekorridor eller en del af en jernbanekorridor kan varetages af forskellige organer eller virksomheder.
IRT	Forkortelse for Integrated Reservation Ticket, billet med integreret pladsreservation. En billet, der kun gælder til et bestemt tog på en bestemt dato og et bestemt tidspunkt. En IRT-billet kan kun sælges ved hjælp af en onlinetransaktion mellem salgsterminalen og det tildelingssystem, som varetager reservationer for det relevante tog.

Term	Beskrivelse
overgang mellem operatører	Overførsel af kontrollen fra en jernbanevirksomhed til en anden af praktiske årsager begrundet i drifts-, sikkerheds- eller ansvarsforhold. Som eksempler kan anføres: <ul style="list-style-type: none"> — på hinanden følgende jernbanevirksomheder — tog med stedfortrædende operatører — overførsel af oplysninger mellem forskellige jernbanevirksomheder.
overgangspunkt	Det sted, hvor kontrollen med toget overføres fra en jernbanevirksomhed til en anden. Hvad angår et tog under kørsel, overtager den jernbanevirksomhed, som nu ejer kanalen for det næste rejseafsnit, toget efter den foregående jernbanevirksomhed.
mellemliggende punkt	Det sted, der udgør start- eller slutpunktet på et rejseafsnit. Det kan f.eks. være et overgangs-, overdragelses- eller håndteringspunkt.
international person-togsforbindelse	En persontogsforbindelse, der krydser en landegrænse for mindst én medlemsstat.
international rejse	En passagerrejse med jernbane, der krydser en landegrænse for mindst én medlemsstat.
internationalt salg	Salg af en togbillet til en international rejse.
Interoperabilitets-komponent	Hver enkelt del, gruppe af dele, underenhed eller komplet enhed af udstyr, som indgår i eller er bestemt til at indgå i et delsystem, som er direkte eller indirekte afgørende for interoperabiliteten i det transeuropæiske jernbanesystem. Begrebet »komponent« omfatter både materielle og immaterielle objekter, f.eks. programmel.
IP	Internetprotokollen.
udsteder	Den virksomhed, der sælger billetten og modtager betalingen. Det kan være en operatør og/eller en distributør. Udstederen er den virksomhed, der står på billetten med kode og evt. bomærke.
rejse	Transport af en passager (eller af flere passagerer, der rejser sammen) fra et sted, A, til et andet sted, B.
rejseplanlægger	Et it-system, der kan foreslå rejse løsninger. En rejse løsning er et sæt på en eller flere forretningsmæssigt udbudte transportforbindelser, der mindst svarer på spørgsmålet: »Hvordan kan jeg komme fra A til B på en given dato og tid for afgang/ankomst?« Spørgsmålet kan indeholde flere og mere komplekse kriterier såsom »med den hurtigste forbindelse«, »til den laveste pris«, »uden skift« osv. Passageren kan selv komponere rejse løsninger ved at søge i forskellige kilder, eller rejseplanlæggeren kan tilbyde løsningen.
ihændehaver	Den person, der ejer eller har brugsret over et køretøj, og som vedvarende forestår den økonomiske drift af det som transportmiddel og er registreret som sådan i registret over rullende materiel.
lokomotivnummer	Det entydige identifikationsnummer på en trækraftenhed.
stille til rådighed	At offentliggøre informationer eller data i tilfælde, hvor der kan benyttes adgangskontrol.
opførelse på passagerliste	En metode til indfrielse, hvor kunden foretager sit køb på forhånd (f.eks. hjemmefra) og kun modtager en bekræftelse, normalt med en referencekode. Den virksomhed, der gennemfører denne form for salg, forsyner den billetkontrollerende organisation med en liste over alle de passagerer (og deres referencekoder), der har fået ret til at gå om bord i det pågældende tog. Passageren tilkendegiver derpå blot sit ønske om adgang til toget før/efter afgang over for den billetkontrollerende organisation. Den billetkontrollerende organisation kontrollerer, om passageren har ret til at gå om bord i/blive i toget.

Term	Beskrivelse
markedspris	Se »globalbillet«.
metadata	Data om data. Metadata beskriver data, softwaretjenester og andre komponenter i virksomhedens informationssystemer. Metadata er f.eks. standarddatadefinitioner, lokalitets- og ruteoplysninger samt synkroniseringsstyring ved fordeling af fælles data.
bemyndigede organer	De organer, som har til opgave at vurdere interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse eller anvendelseegnethed eller at gennemføre proceduren for EF-verifikation af delsystemerne.
NRT-tog	Et tog, som passagerer kan gå om bord i, når de har købt en billet uden integreret pladsreservation; vedrører internationale salg eller udlandssalg.
NRT	Forkortelse for »Non integrated reservation ticket«, billetter uden integreret pladsreservation. Med sådanne billetter kan internationale salg eller udlandssalg foretages således, at udstederen kan tilvejebringe billetten lokalt uden nogen onlinetransaktion med et tildelingssystem. NRT-billetter er altid åbne billetter, dvs. at befordringskontrakten er gyldig inden for en nærmere bestemt periode på ethvert NRT-tog, der kører på den rute, billetten angiver. For at kunne udstede en billet uden integreret pladsreservation skal udstederen have en liste over delstrækninger (»serie«) og en eller flere pristabeller med priser for forskellige afstandsintervaller. Pladsreservation kan (og skal i nogle tilfælde) købes sammen med billetten.
tilbud	Se »leveringsmulighed«.
officielt websted	En virksomheds offentligt tilgængelige websted, hvor forretningsoplysninger fremlægges for kunderne. Webstedet skal være maskinlæsbart i overensstemmelse med retningslinjerne for webindholds tilgængelighed.
One-stop-shop	Et centralt kontaktpunkt, som drives i et internationalt partnerskab mellem infrastrukturforvaltere, og som jernbanekunder kan benytte: til at bestille bestemte togkanaler til international godstransport til at overvåge hele togets bevægelser og som regel også til at fakturere afgifter for adgang til spor på vegne af infrastrukturforvaltere.
passager	En person, der har til hensigt at foretage eller foretager eller har foretaget en rejse ved at benytte transportforbindelser eller andre ydelser, der udbydes af en eller flere jernbanevirksomheder. Ikke nødvendigvis det samme som en kunde (se »kunde«).
kanal	Den infrastrukturkapacitet, der kræves for at køre et tog mellem to steder i et bestemt tidsrum (rute defineret i tid og rum).
kanalnummer	Nummeret på den givne togkanal.
betaling	Værdioverførsel fra en part (f.eks. en kunde) til en anden (f.eks. en distributør). Betalinger foretages som regel som modydelse for transport eller anden ydelse.
Peer-to-peer	En kategori af systemer og applikationer, som anvender distribuerede ressourcer til at udføre en vigtig funktion decentralt.
bevægelseshæmmet	En person, hvis bevægelighed i forbindelse med benyttelsen af transportmidler er nedsat på grund af et fysisk handicap (sensorisk eller motorisk, varigt eller midlertidigt), et mentalt handicap eller en mental svækkelse eller af andre årsager eller på grund af alder, og hvis situation kræver passende opmærksomhed og tilpasning af den forbindelse, alle passagerer har adgang til, efter den pågældendes særlige behov.
perron	Det område på en station, hvorfra og hvortil ind- og udstigning i toget foregår.
primære data	Basisdata, der anvendes som referencedatainput til meddelelser eller som grundlag for funktioner og beregning af afledte data.

Term	Beskrivelse
produkt	En togtype med bestemte servicetyper (f.eks. høj hastighed, plads til cykler, faciliteter for bevægelseshæmmede, ligge- og/eller sovevogne, spisevogne, togbarer m.v.) med dertil hørende priser og eventuelt særlige betingelser.
offentliggøre	At offentliggøre informationer eller data i tilfælde, hvor der ikke må benyttes adgangskontrol.
jernbanesystem	Som i udtrykket »det transeuropæiske jernbanesystem«: Den i bilag I beskrevne helhed, som består af jernbaneinfrastrukturen, herunder banestrækningerne og andre faste anlæg, i det transeuropæiske transportnet, udført eller tilpasset til konventionel bane-transport og til kombineret banetransport, samt rullende materiel, der er konstrueret til at køre på denne infrastruktur.
jernbanevirksomhed	Enhver offentlig eller privat virksomhed, hvis primære forretningsområde består i at tilbyde transport af gods og/eller passagerer via jernbane. Det kræves, at virksomheden stiller trækraft til rådighed. Det kan også være virksomheder, der kun stiller trækraft til rådighed.
ordinær hhv. kortfristet proces	En ordinær proces udføres inden for en periode på syv dage eller mere. En kortfristet proces udføres inden for en periode på mindre end syv dage.
rapporteringspunkt	Enten passagepunkter, som infrastrukturforvalteren benytter til (alene) at fremskaffe oplysninger om togkørslen, eller punkter, hvor der udarbejdes prognoser.
depot	Et datalager af tilsvarende art som en database eller et datakatalog, men det rummer normalt også et omfattende informationsforvaltningssystem. Det skal indeholde ikke blot beskrivelser af datastrukturer (enheder og elementer), men også metadata af betydning for virksomheden, dataskærm billeder, rapporter, programmer og systemer.
reservation	En tilladelse på papir eller i elektronisk form, som giver ret til en ydelse (befordring eller assistance), hvis der foreligger et forud bekræftet, personligt befordringsarrangement.
reservationssystem	Et it-system, der benyttes til at lagre og genfinde informationer og gennemføre transaktioner i forbindelse med rejser. Et reservationssystem kan holde dataene ajour i realtid og er tilgængelig for salgsgenturer/detailforhandlere over hele verden.
detailforhandler	En person eller virksomhed, der sælger kunden en billet til en togforbindelse med eller uden reservation. En detailforhandler kan være en jernbanevirksomhed (salgsgentur) eller et akkrediteret rejsebureau.
rute	Den geografiske strækning, der skal følges fra et afgangssted til et bestemmelsessted.
ruteafsnit	En del af en rute.
salg	Se »bestilling«
forbindelse	Se »transportforbindelse«.
tjenesteleverandør	Den enhed, der er ansvarlig for at levere ydelser i tilknytning til transport af passagerer.
skal	Angiver, at der er tale om et ufravigeligt krav i specifikationen.
kortfristet proces	Se »ordinær hhv. kortfristet proces«.
kortfristet kanalan-søgning	Ad hoc-ansøgning om en kanal i overensstemmelse med direktiv 2001/14/EF, artikel 23, som skyldes yderligere transportbehov eller praktiske behov.

Term	Beskrivelse
SQL	Structured Query Language. Et sprog udviklet af IBM og senere standardiseret af ANSI og ISO, som anvendes til at oprette, forvalte og genfinde data i relationsdatabaser.
interesseparter	Personer og organisationer som har en begrundet interesse i driften af togforbindelser, f.eks.: — jernbanevirksomheder — lokomotivleverandører — vognleverandører — leverandører af lokomotivførere/togpersonale — infrastrukturforvaltere — vognparkforvaltere — færgeoperatører — medarbejdere — billetforhandlere — passagerer.
station	Et sted på jernbanen, hvorfra persontog kan afgang, hvor de kan standse undervejs, eller hvor de kan slutte turen.
stationsleder	En forvaltningsenhed i en medlemsstat, der er ansvarlig for forvaltningen af en jernbanestation, og som kan være infrastrukturforvalteren.
stedfortrædende operatør	En jernbanevirksomhed, der ikke selv har indgået befodringskontrakten med passageren, men som den jernbanevirksomhed, der er part i kontrakten, helt eller delvis har overladt at udføre jernbanebefordringen.
tarif	Et særligt sæt takster for et givet tog, på en given dag, for en given delstrækning på rejsen. Tariffer kan grupperes i forskellige kategorier (offentlige takster, gruppetakster m.v.).
billetkontrollerende organisation	En organisation, der har bemyndigelse til at kontrollere passagerernes billetter. Som regel en operatør. Om nødvendigt skal den billetkontrollerende organisation forsyne distributørerne med sikkerhedscertifikater til den internationale jernbanebillet til udprintning hjemme.
tekniske dokument	Et teknisk dokument, der er offentliggjort af Det Europæiske Jernbaneagentur i medfør af direktiv 2008/57/EF, artikel 5, stk. 8.
teknisk specifikation for interoperabilitet	En specifikation, der er vedtaget i henhold til direktiv 2008/57/EF, og som gælder for hvert delsystem eller hver del af et delsystem med sigte på at opfylde de væsentlige krav og sikre interoperabiliteten i jernbanesystemet.
TETA	Forkortelse for »Train Estimated Time of Arrival«. Se »togets forventede ankomsttidspunkt«.
tredjepart	Et offentligt eller privat foretagende, der ikke er en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter, og som leverer ydelser, der supplerer eller har tilknytning til transportforbindelserne.
gennemgående billet	En eller flere billetter, som udgør en kontrakt om befodrning med flere på hinanden følgende togforbindelser, der drives af en eller flere jernbanevirksomheder.
billet	En registrering i materiel eller immateriel form, som giver en passager kontraktmæssig ret til at benytte en eller flere forretningsmæssigt udbudte transportforbindelser, der udbydes af en eller flere jernbanevirksomheder.
billet ved afgang	En metode til indfrielse, hvor kunden foretager sit køb på forhånd (f.eks. hjemmefra) og henter billetten ved en billetskranke eller billetautomat på afgangstationen.

Term	Beskrivelse
billetforhandler	En detailforhandler af ydelser på jernbanetransportforbindelser; indgår befordringskontrakter og sælger billetter på vegne af en jernbanevirksomhed eller for egen regning.
køreplan	En liste over de transportforbindelser, en jernbanevirksomhed udbyder i en given periode.
TOD	Forkortelse for »Ticket On Departure«. Se »billet ved afgang«.
rejsebureau	En rejsearrangør eller formidler, dog ikke en jernbanevirksomhed, jf. direktiv 90/314/EØF, artikel 2, nr. 2 og 3.
togets forventede ankomsttidspunkt	Et togs forventede ankomsttidspunkt ved et bestemt punkt, f.eks. et overdragelsespunkt, et overgangspunkt eller togets bestemmelsessted.
togkanal	Togets rute specificeret i tid og rum.
togkørsel afbrudt	Omstændighederne på det pågældende sted og tidspunkt gør det efter de involverede parters opfattelse ikke muligt at forudse togets videre kørsel. Hvis forsinkelsen er kendt, sender infrastrukturforvalteren en meddelelse med en prognose for togets kørsel.
Det transeuropæiske jernbanenet	Det jernbanenet, der er beskrevet i bilag I til direktiv 2008/57/EF.
befordringskontrakt	En kontrakt indgået mod betaling eller uden betaling mellem en jernbanevirksomhed eller en billetforhandler og passageren om befordring med en eller flere transportforbindelser.
transportmiddel	En indretning, der anvendes til at transportere passagerer (tog, fly, bus mv.).
transportforbindelse	En forretningsmæssig transportforbindelse eller en transportforbindelse i henhold til en kontrakt om offentlig service, som en jernbanevirksomhed driver mellem to eller flere steder efter en offentliggjort køreplan. En transportforbindelse drives normalt med et bestemt transportmiddel.
udbyder af transportforbindelser	Et privat eller offentligt selskab, der har tilladelse til at transportere personer i indenlandsk eller international persontrafik. En udbyder af transportforbindelser godkender rejsedokumenter, der er udstedt af akkrediterede salgssteder for udbyderens distributører. Udbyderen optræder som den kontraktligt forpligtede operatør, som passageren har indgået en befordringskontrakt med. Driften af transportforbindelsen kan helt eller delvis overdrages til en stedfortrædende operatør.
TSI	Se »teknisk specifikation for interoperabilitet«.
XML	Extended Mark-up Language.
XQL	Extended Structured Query Language.

BILAG II

LISTE OVER UDESTÅENDE PUNKTER

I overensstemmelse med artikel 5, stk. 6, i direktiv 2008/57/EF anføres følgende punkter som udestående:

Afsnit	Udestående punkter
4.2.2.1.	Teknisk dokument om processen vedrørende tarifdata, der forudsættes benyttet ved indlandssalg, og de oplysninger, der benyttes til den
4.2.10.	Standard for håndtering af sikkerhedselementer for distribution af produkter
4.2.11.2.	Standard for europæisk »billet ved afgang« og europæisk »opførelse på passagerliste«
4.2.11.3.	Teknisk dokument eller standard for direkte indfrielsesmetoder, der er knyttet til billetten og/eller reservationen og til mediets art, for så vidt angår indlandssalg
4.2.11.4.	Teknisk dokument eller standard for indirekte indfrielsesmetoder, der er knyttet til billetten og/eller reservationen og til mediets art, for så vidt angår indlandssalg
4.2.22.	Standard for udveksling af takstoplysninger i forbindelse med tilslutninger til andre transportformer

BILAG III

LISTE OVER TEKNISKE DOKUMENTER, SOM DER HENVISES TIL I DENNE TSI

Reference	Betegnelse
B.1. (V1.1)	Computergenerering og -udveksling af tarifdata, der forudsættes anvendt ved internationale salg eller udlandssalg — NRT-billetter
B.2. (V1.1)	Computergenerering og -udveksling af tarifdata, der forudsættes anvendt ved internationale salg eller udlandssalg — IRT-billetter (med integreret pladsreservation)
B.3. (V1.1)	Computergenerering og -udveksling af tarifdata, der forudsættes anvendt ved internationale salg eller udlandssalg — Særtilbud
B.4. (V1.1)	Implementeringsvejledning for EDIFACT-meddelelser om udveksling af køreplansdata
B.5. (V1.1)	Elektronisk reservation af sidde-/ligge-/sovevognspladser og elektronisk tilvejebringelse af rejsehjemmel — Udveksling af meddelelser
B.6. (V1.1)	Elektronisk reservation af sidde-/ligge-/sovevognspladser og elektroniske tilvejebringelse af transportdokumenter (RCT2-standarder)
B.7. (V1.1)	International jernbanebillet til udprintning hjemme
B.8. (V1.1)	Numerisk standardkodning for jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og andre virksomheder, der er involveret i jernbanetransportkæder
B.9. (V1.1)	Numerisk standardkodning af lokaliteter
B.10 (V1.1)	Elektronisk reservation af assistance til bevægelsehæmmede — Udveksling af meddelelser
B.30. (V1.1)	Oversigt — katalog over meddelelser/datasæt til brug for jernbanevirksomheders og infrastrukturforvalteres kommunikation om TSI'en om Trafiktelematik for persontrafikken

BILAG IV

LISTE OVER TARIFFER, DER FORUDSÆTTES ANVENDT VED INTERNATIONALE SALG ELLER UDLANDSSALG**C.1. NRT-tariffer**

Data om NRT-tariffer skal have følgende hovedindhold:

- serier
- produkter
- forbindelser
- operatørkoder
- taksttabeller
- stationsliste.

NRT-tariffer skal stilles til rådighed på forhånd, mindst tre måneder før de træder i kraft.

C.2. IRT-tariffer

Data om IRT-tariffer skal have følgende hovedindhold:

- tariffer
- tarifintervaller
- kort, der bruges i forbindelse med markedspriser
- udelukkelsestyper
- salgsvilkår
- kundeservicevilkår
- taksttabeller
- liste over stationer/zoner.

IRT-tariffer skal stilles til rådighed på forhånd som fastsat i salgsvilkårene for dem.

C.3. Særtariffer

Data om særtariffer skal have følgende hovedindhold:

- tilbuddet og dets vilkår
- takster
- tillæg
- godkendelser
- antal passagerer/ledsagende passagerer og kategorier heraf
- rabattyper
- udelukkelsestyper
- salgsvilkår
- kundeservicevilkår

- reservationsgebyrer
- serier
- tog, herunder togkategorier og togfaciliteter.

Særtariffer skal stilles til rådighed på forhånd som fastsat i salgsvilkårene for dem.

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 455/2011**af 11. maj 2011****om faste importværdier med henblik på fastsættelse af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1234/2007 af 22. oktober 2007 om en fælles markedsordning for landbrugsprodukter og om særlige bestemmelser for visse landbrugsprodukter (fusionsmarkedsordningen) ⁽¹⁾,

under henvisning til Kommissionens forordning (EF) nr. 1580/2007 af 21. december 2007 om gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EF) nr. 2200/96, (EF) nr. 2201/96 og (EF) nr. 1182/2007 vedrørende frugt og grøntsager ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtning:

Ved forordning (EF) nr. 1580/2007 fastsættes der, på basis af resultatet af de multilaterale handelsforhandlinger under Uruguay-runden, kriterier for Kommissionens fastsættelse af faste importværdier for tredjelande for de produkter og perioder, der er anført i del A i bilag XV til nævnte forordning —

VEDTAGET FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

De faste importværdier som omhandlet i artikel 138 i forordning (EF) nr. 1580/2007 fastsættes i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 12. maj 2011.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 11. maj 2011.

*På Kommissionens vegne
For formanden*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

*Generaldirektør for landbrug
og udvikling af landdistrikter*

⁽¹⁾ EUT L 299 af 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 350 af 31.12.2007, s. 1.

BILAG

Faste importværdier med henblik på fastsættelse af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager

(EUR/100 kg)

KN-kode	Tredjelandskode ⁽¹⁾	Fast importværdi
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⁾ Landefortegnelse fastsat ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1833/2006 (EUT L 354 af 14.12.2006, s. 19). Koden »ZZ« = »anden oprindelse«.

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 456/2011**af 11. maj 2011****om ændring af de repræsentative priser og den tillægsimporttold for visse produkter inden for sukkersektoren, der er fastsat ved forordning (EU) nr. 867/2010 for produktionsåret 2010/11**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1234/2007 af 22. oktober 2007 om en fælles markedsordning for landbrugsprodukter og om særlige bestemmelser for visse landbrugsprodukter (fusionsmarkedsordningen) ⁽¹⁾,under henvisning til Kommissionens forordning (EF) nr. 951/2006 af 30. juni 2006 om gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EF) nr. 318/2006 for så vidt angår handel med tredjelande inden for sukkersektoren ⁽²⁾, særlig artikel 36, stk. 2, andet afsnit, andet punktum, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) De repræsentative priser og tillægsimporttolden for hvidt sukker, råsukker og visse sirupper for produktionsåret

2010/11 er fastsat ved Kommissionens forordning (EU) nr. 867/2010 ⁽³⁾. Disse repræsentative priser og denne tillægstold er senest ændret ved Kommissionens forordning (EU) nr. 438/2011 ⁽⁴⁾.

- (2) De oplysninger, som Kommissionen for tiden råder over, medfører, at de pågældende priser og beløb skal ændres efter bestemmelserne og reglerne i forordning (EF) nr. 951/2006 —

VEDTAGET FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

De repræsentative priser og tillægsimporttolden for de produkter, der er omhandlet i artikel 36 i forordning (EF) nr. 951/2006, og fastsat ved forordning (EU) nr. 867/2010 for produktionsåret 2010/11, ændres og er anført i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 12. maj 2011.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 11. maj 2011.

*På Kommissionens vegne
For formanden*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
*Generaldirektør for landbrug
og udvikling af landdistrikter*

⁽¹⁾ EUT L 299 af 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 178 af 1.7.2006, s. 24.

⁽³⁾ EUT L 259 af 1.10.2010, s. 3.

⁽⁴⁾ EUT L 118 af 6.5.2011, s. 6.

BILAG

De ændrede repræsentative priser og den ændrede tillægsimporttold for hvidt sukker, rå sukker og produkter i KN-kode 1702 90 95, der er gældende fra den 12. maj 2011

(EUR)

KN-kode	Repræsentativ pris pr. 100 kg netto af det pågældende produkt	Tillægstold pr. 100 kg netto af det pågældende produkt
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⁾ Fastsættelse for standardkvaliteten som defineret i bilag IV, punkt III, til forordning (EF) nr. 1234/2007.

⁽²⁾ Fastsættelse for standardkvaliteten som defineret i bilag IV, punkt II, til forordning (EF) nr. 1234/2007.

⁽³⁾ Fastsættelse pr. 1 % af indhold af saccharose.

IV

(Retsakter vedtaget inden den 1. december 2009 i henhold til EF-traktaten, EU-traktaten og Euratomtraktaten)

EFTA-TILSYNSMYNDIGHEDENS BESLUTNING

Nr. 343/09/KOL

af 23. juli 2009

om Time kommunes ejendomstransaktioner vedrørende ejendomsnumrene 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70 og 2/32

(Norge)

EFTA-TILSYNSMYNDIGHEDEN HAR ⁽¹⁾ —

under henvisning til aftalen om det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde ⁽²⁾, særlig artikel 61 til 63 og protokol nr. 26 til aftalen,

under henvisning til aftalen mellem EFTA-staterne om oprettelse af en tilsynsmyndighed og en domstol ⁽³⁾, særlig artikel 24,

under henvisning til artikel 1, stk. 3, i del I og artikel 4, stk. 4, og artikel 7, stk. 2, i del II i protokol 3 til tilsyns- og domstolsaftalen ⁽⁴⁾,

under henvisning til Tilsynsmyndighedens retningslinjer for anvendelse og fortolkning af EØS-aftalens artikel 61 og 62 ⁽⁵⁾, særlig kapitlet om statsstøtteelementer i offentlige myndigheders salg af jord og bygninger,

under henvisning til Tilsynsmyndighedens beslutning af 14. juli 2004 om de gennemførelsesbestemmelser, der henvises til i artikel 27 i del II i protokol 3 ⁽⁶⁾,

⁽¹⁾ I det følgende benævnt »Tilsynsmyndigheden«.

⁽²⁾ I det følgende benævnt »EØS-aftalen«.

⁽³⁾ I det følgende benævnt »tilsyns- og domstolsaftalen«.

⁽⁴⁾ I det følgende benævnt »protokol 3«.

⁽⁵⁾ Retningslinjer for anvendelse og fortolkning af artikel 61 og 62 i EØS-aftalen og artikel 1 i protokol nr. 3 til aftalen om Tilsynsmyndigheden og Domstolen, vedtaget og udstedt af Tilsynsmyndigheden den 19.1.1994 (EUT L 231 af 3.9.1994, s. 1, og EØS-tillæg nr. 32 af 3.9.1994, s. 1). Retningslinjerne er senest ændret den 10. juni 2009 (i det følgende »statsstøtteretningslinjerne«). Den opdaterede version af disse retningslinjer er offentliggjort på Tilsynsmyndighedens websted: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>

⁽⁶⁾ Beslutning nr. 195/04/KOL af 14. juli 2004 (EUT L 139 af 25.5.2006, s. 37 og EØS-tillæg nr. 26 af 25.5.2006, s. 1), ændret ved beslutning nr. 319/05/KOL af 14. december 2005 (EUT L 113 af 27.4.2006, s. 24, og EØS-tillæg nr. 21 af 27.4.2006, s. 46). Den konsoliderede udgave af beslutning nr. 195/04/KOL er offentliggjort på Tilsynsmyndighedens websted: <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte eventuelle bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler ⁽⁷⁾ og under henvisning til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

I. SAGSFREMSTILLING

1. SAGSFORLØB

Den 3. marts 2007 modtog Tilsynsmyndigheden en klage fra foreningen, Aksjonsgruppa »Ta vare på trivelige Bryne«, vedrørende de kommunale myndigheders salg af ejendomsnr. 1/152, 1/301, 1/630 og 4/165 i Time kommune til to forskellige private enheder, samt Bryne fodboldklubs salg af ejendomsnr. 2/70 (Bryne stadion, der også omfatter ejendomsnr. 2/32), som kommunen tidligere havde foræret klubben, til en privat investor (sag nr. 414270). Ved brev af 9. maj 2007 sendte den private investor, Gunnar Oma, Tilsynsmyndigheden en klage over Time kommunes salg af en af ovennævnte ejendomme, nemlig nr. 4/165.

Efter en brev- og informationsudveksling med de norske myndigheder ⁽⁸⁾ besluttede Tilsynsmyndigheden den 19. december 2007 at indlede den formelle undersøgelsesprocedure vedrørende salget af ovennævnte jordarealer. Tilsynsmyndighedens beslutning nr. 717/07/KOL om indledning af proceduren blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* samt i EØS-tillægget ⁽⁹⁾.

De norske myndigheder fremsendte bemærkninger til beslutningen om indledning af proceduren ved brev af 21. februar 2008 (sag nr. 466024). Tilsynsmyndigheden opfordrede alle

⁽⁷⁾ EUT C 138 af 5.6.2008, s. 30, og EØS-tillæg nr. 31 af 5.6.2008, s. 1.

⁽⁸⁾ Med hensyn til brevvekslingen henvises til Tilsynsmyndighedens beslutning nr. 717/07/KOL, der er offentliggjort på Tilsynsmyndighedens websted: http://www.eftasurv.int/fieldsofwork/fieldstateaid/stateaidregistry/sadecnor07/717_07_col.pdf

⁽⁹⁾ Se fodnote 7.

interesserede til at fremsætte bemærkninger. Tilsynsmyndigheden modtog bemærkninger fra to interesserede parter⁽¹⁰⁾. Ved brev af 24. juli 2008 (sag nr. 485974) sendte Tilsynsmyndigheden disse bemærkninger videre til de norske myndigheder. Ved brev af 13. august 2008 (sag nr. 488289) meddelte de norske myndigheder Tilsynsmyndigheden, at de ikke havde yderligere kommentarer.

2. BESKRIVELSE AF TRANSAKTIONERNE

2.1. SALGET AF EJENDOMSNR. 1/152, 1/301 OG 1/630 TIL GRUNNSTEINEN AS

Ved en salgsaftale af 25. august 2007⁽¹¹⁾ solgte Time kommune ejendomsnr. 1/152 (1 312 m²), ejendomsnr. 1/301 (741 m²) og ejendomsnr. 1/630 (1 167 m²) i Bryne, som ligger i Time kommunes centrum, til det private ejendomsfirma Grunnsteinen AS. Ifølge de fremlagte oplysninger ser det ud til, at det var køberne, der tog initiativ til aftalen, og at der ikke blev tilrettelagt nogen offentlig udbudsrunde inden salget⁽¹²⁾. Grunnsteinen betalte intet for ejendommene, men forpligtede sig i stedet til at bygge i alt 65 parkeringspladser⁽¹³⁾. Efter Grunnsteinen-aftalens punkt 7 ville ejendomsretten først blive overdraget, når parkeringspladserne var færdige, dvs. senest ved udgangen af 2008. Endvidere var det fastsat i aftalens punkt 1, at det underjordiske parkeringsanlæg skulle tinglyses separat i tinglysningsregistret, når det igen blev overdraget til Time kommune.

Efter aftalens punkt 1⁽¹⁴⁾ var ejendommene på det tidspunkt, hvor aftalen blev indgået, udlagt til boligbyggeri, anlæg af offentlige veje og parkeringsformål.

Efter aftalens punkt 1 forpligtede Grunnsteinen AS sig til at anlægge *underjordiske* parkeringspladser på ejendomsnr. 1/152, hvoraf de 65 skulle overdrages til Time kommune, når de var færdige (aftalens punkt 1 og 5). Ifølge de kommunale myndigheder bestod betalingen for ejendomsnr. 1/152 af de 44 parkeringspladser på ejendommen, som der blev kompenseret for i det underjordiske parkeringsanlæg. Hvad angår ejendomsnr. 1/301 og 1/630, havde kommunen bestilt en vurdering af en af ejendommene, nemlig nr. 1/630, som ifølge kommunen blev vurderet af Eiendomsmægler 1. Vurderingen af ejendomsnr. 1/630, hvoraf det fremgik, at markedsprisen var 600 NOK pr. kvadratmeter, blev forelagt Tilsynsmyndigheden, inden den

formelle undersøgelsesprocedure blev indledt⁽¹⁵⁾. Som svar på Tilsynsmyndighedens anmodninger om oplysninger fremlagde de norske myndigheder oprindeligt beregninger, der var foretaget af byggefirmaet Skanska Norge AS, og som viste, at prisen for en parkeringsplads i et underjordisk parkeringsanlæg ville være ca. 150 000 NOK ekskl. moms og udgifter til køb/leje af jorden⁽¹⁶⁾. På basis af disse skøn fremførte de norske myndigheder, at markedsprisen for ejendomsnumrene 1/301 og 1/630 på grundlag af vurderingen ville være 2 516 400 NOK⁽¹⁷⁾, mens værdien af de yderligere 21 parkeringspladser, som Grunnsteinen havde forpligtet sig til at anlægge for kommunen, blev anslået til 2 625 000 NOK⁽¹⁸⁾. Grunnsteinen ville dermed yde fuld kompensation for værdien af disse to ejendomme ved anlæg af yderligere 21 parkeringspladser.

Som svar på Tilsynsmyndighedens oplysningspåbud i beslutningen om indledning af den formelle undersøgelsesprocedure, fremlagde de norske myndigheder nye ejendomsvurderinger og skøn over parkeringsanlæggets pris⁽¹⁹⁾. De nye vurderinger blev foretaget af vurderingsfirmaet OPAK. På grundlag af jordomkostningsmetoden⁽²⁰⁾ nåede OPAK frem til en markedsværdi på 3,2 mio. NOK for de solgte ejendomme under ét. Ifølge OPAK er bygningen på ejendomsnr. 1/301 kondemneret og skal rives ned, og udgør dermed en begrænsning på ejendommen. Nedrivningsomkostningerne anslås til 150 000 NOK. OPAK's vurdering indbefatter også omkostningsskøn for parkeringspladserne. På grundlag af mindst 25 m² pr. parkeringsplads (som fastsat i statens regler) og byggeomkostninger på 5 200 NOK pr. kvadratmeter (på grundlag af erfaringerne) kommer OPAK frem til en pris på 130 000 NOK pr. parkeringsplads eller 8 450 000 NOK for 65 parkeringspladser.

2.2. SALGET AF EJENDOMSNR. 4/165 TIL BRYNE INDUSTRIPARK AS

Den 31. august 2005 undertegnede Time Kommune og det private ejendomsfirma Bryne Industripark AS en salgsaftale vedrørende ejendomsnr. 4/165 i Håland i Time⁽²¹⁾. Ejendommen omfatter 56 365 m² industrijord, og salgsprisen blev fastsat til 4,7 mio. NOK (eller ca. 83 NOK pr. kvadratmeter). På det tidspunkt, hvor aftalen blev undertegnet, var området udlagt til industriformål, men den detaljerede områdeplan blev ikke

⁽¹⁰⁾ Sag nr. 484855 (Bemærkninger fra det norske fodboldforbund — den 4. juli 2008), 485026 (Bemærkninger fra advokatfirmaet Arntzen de Besche på Bryne fodboldklubs vegne — den 8. juli 2008) og 485461 (Bemærkninger fra advokatfirmaet Selmer på Vålerenga fodboldklubs vegne — den 8. juli 2008).

⁽¹¹⁾ I det følgende benævnt »Grunnsteinen-aftalen«.

⁽¹²⁾ Norges svar på Tilsynsmyndighedens første anmodning om oplysninger (sag nr. 427879), svar på spørgsmål 1 (e).

⁽¹³⁾ Norges svar på Tilsynsmyndighedens første anmodning om oplysninger (sag nr. 427879), svar på spørgsmål 1 (e).

⁽¹⁴⁾ Norges svar på Tilsynsmyndighedens første anmodning om oplysninger (sag nr. 427879), bilag 1).

⁽¹⁵⁾ Norges svar på Tilsynsmyndighedens første anmodning om oplysninger (sag nr. 427879), bilag 2). I Norges svar hævdes det, at vurderingen vedrørte ejendomsnumrene 1/301 og 1/630. Dette afspejles dog ikke i den faktiske vurdering, og det antal kvadratmeter, der er angivet deri, tyder heller ikke på, at begge ejendomme er taget i betragtning.

⁽¹⁶⁾ Norges svar på Tilsynsmyndighedens første anmodning om oplysninger (sag nr. 427879), bilag 5).

⁽¹⁷⁾ Dette ser ud til at være baseret på en værdi på 600 NOK pr. kvadratmeter plus værdien af en bygning på ejendomsnr. 1/301. Tilsynsmyndigheden har ikke fået en vurdering af bygningen forelagt.

⁽¹⁸⁾ Dette er baseret på kommunens oprindelige omkostningsskøn på 125 000 NOK, som er anført i baggrundsdokumenterne for drøftelserne i kommunalbestyrelsen (sag nr. 413558, s. 16-17). Skanskas skøn er tilsyneladende indhentet senere.

⁽¹⁹⁾ Norges bemærkninger til Tilsynsmyndighedens beslutning om indledning af proceduren, sag nr. 466024, bilag 3.

⁽²⁰⁾ På norsk: »Tomtebelastningsmetoden«.

⁽²¹⁾ Sag nr. 413558, s. 19 ff.

vedtaget på grund af indvendinger fra statens vejvæsen. Aftalen indeholder en claw-back-klausul (punkt 7) for Time kommune for det tilfælde, at ejendommen ikke er blevet bebygget eller udnyttet 5 år efter overdragelsen.

På det tidspunkt, hvor aftalen blev indgået, bestod ejendommen af uudnyttet jord. I referatet af det møde i kommunalbestyrelsen, hvor aftalen blev godkendt, anfører de kommunale myndigheder, at salget af jorden skulle være betinget af indgåelse af en udviklingsaftale. Ifølge de kommunale myndigheder blev den nye detaljerede områderegulering vedtaget den 30. august 2007, og her blev ejendommen udlagt til sportsformål⁽²²⁾. I salgsaftalen er det fastsat, at der skal indgås en udviklingsaftale på grundlag af områdereguleringen. Da de norske myndigheder fremsatte bemærkninger til beslutningen om indledning af proceduren, fremlagde de et overslag over udviklingsomkostningerne, der var bestilt hos konsulentfirmaet Asplan Viak og et tilbud på jordarbejdet fra et lokalt byggefirma⁽²³⁾.

Kommunen bekræfter, at der ikke blev tilrettelagt nogen offentlig udbudsrunde inden salget, der kom i stand på køberens initiativ, men fremfører, at jorden blev averteret til salg på dens websted i 2003–2004. Det følger af det administrative memorandum, der blev udarbejdet inden salget, at prisen var baseret på den pris, som Time kommune betalte for ejendommen i 1999, hvortil kom kapitalomkostninger, reguleringsarbejde og administrationsomkostninger. Prisen blev således fastsat i overensstemmelse med kommunens generelle princip for salg af industriejendomme, dvs. salg til kostpris⁽²⁴⁾.

Klageren har fremført, at prisen for denne type ejendom skulle ligge på omkring 400 NOK pr. kvadratmeter ifølge en vurdering, som angiveligt blev foretaget af et uafhængigt vurderingsfirma i januar 2007⁽²⁵⁾. Der er dog ikke fremlagt nogen dokumentation derfor. De kommunale myndigheder har fremført, at markedsprisen i området ville ligge på mellem 80 og 115 NOK pr. kvadratmeter på grundlag af salg af lignende ejendomme mellem private i regionen⁽²⁶⁾. Som svar på Tilsynsmyndighedens oplysningspåbud i beslutningen om indledning af den formelle undersøgelsesprocedure, har de norske myndigheder fremlagt en vurdering, foretaget af OPAK. OPAK's vurdering vedrører jorden, således som den var udlagt på aftaletidspunktet, dvs. til industriformål og ikke til sportsformål, i overensstemmelse med den senere områderegulering. Vurderingen er ikke baseret på driftsmetoden, men på salgsværdien, defineret som »den pris, som flere uafhængige interesserede parter menes at være villige til at betale på vurderingstidspunktet«. I den foreliggende sag er denne pris blevet fastsat under henvisning til salgspriser, som er opnået for »tilsvarende ejendomme i

området«. I vurderingen konkluderes det, at markedsprisen ikke kan fastlægges med sikkerhed, men at den sandsynligvis vil ligge på mellem 80 og 100 NOK pr. kvadratmeter.

2.3. SALGET AF EJENDOMSNR. 2/70 OG 2/32 TIL BRYNE FODBOLDKLUB

2.3.1. Salgsaftalen

Ved aftale af 8. august 2003⁽²⁷⁾ overdrog Time kommune Bryne stadion, dvs. ejendomsnr. 2/32 og 2/70 på i alt ca. 53 000 m², til Bryne fodboldklub (Bryne FK)⁽²⁸⁾. Bygningerne på ejendommen (herunder tribunen) tilhørte i forvejen fodboldklubben, og der var indgået lejeaftaler om jorden⁽²⁹⁾. En enkelt bygning, som ikke tilhører Bryne fodboldklub, ligger fortsat på ejendommen, og det var planen, at klubben skulle overtage kommunens rettigheder i henhold til lejeaftalen med bygningens ejer⁽³⁰⁾.

Efter Bryne-aftalens punkt 2 overdrages ejendomsnr. 2/32 og 2/70 gratis til Bryne FK. Desuden dækkede kommunen samtlige omkostninger i forbindelse med overdragelsen af ejendommen, såsom udstykning, opmåling osv. Ejendommene omfatter ca. 53 000 m², og det var udtrykkeligt fastsat i aftalen, at området fortrinsvis skulle anvendes til sportsformål.

Det følger af aftalens punkt 1, at fodboldklubben havde anmodet om at få overdraget ejendomsretten til jorden. Formålet var at øge klubbens aktiver, så den kunne opgradere fodboldbanen i overensstemmelse med de gældende krav til fodboldbaner, der skal anvendes i Tippeligaen (den norske Premier League). I kommunens mødereferater hedder det, at det var vigtigt for klubben, at den kunne tage pant i ejendommen som sikkerhed for sin gæld, selv om aftalebestemmelsen om, at den kun må anvendes til sportsformål, sandsynligvis ville mindske dens værdi.

Som svar på Tilsynsmyndighedens oplysningspåbud i beslutningen om indledning af den formelle undersøgelsesprocedure har de norske myndigheder fremlagt en vurdering af stadionarealet på overdragelsestidspunktet. Vurderingen blev foretaget af OPAK. OPAK når frem til en salgsværdi på 2 650 000 NOK på grundlag af en vurdering af jorden som et område udlagt til sportsanlæg.

⁽²⁷⁾ I det følgende benævnt »Bryne-aftalen«.

⁽²⁸⁾ Sag nr. 413558, s. 29 og Norges svar på Tilsynsmyndighedens første anmodning om oplysninger (sag nr. 427879), bilag 29). Af baggrundsdokumenterne vedrørende salget fremgår det, at kommunen købte jorden af fodboldklubben for 1 mio. NOK i 1996. Tilsynsmyndigheden har ingen yderligere oplysninger om dette salg.

⁽²⁹⁾ Lejeaftaler om grunden, fremsendt af Norge, bilag 18 og 19 til Norges svar på Tilsynsmyndighedens første anmodning om oplysninger (sag nr. 427879).

⁽³⁰⁾ Norges svar på Tilsynsmyndighedens første anmodning om oplysninger (sag nr. 427879, bilag 24).

⁽²²⁾ Norges bemærkninger til Tilsynsmyndighedens beslutning om indledning af proceduren, sag nr. 466024, fodnote 9.

⁽²³⁾ Norges bemærkninger til Tilsynsmyndighedens beslutning om indledning af proceduren, sag nr. 466024, bilag 8 og 9.

⁽²⁴⁾ Sag nr. 413558, s. 16-17.

⁽²⁵⁾ Sag nr. 413558 (oprindelig klage), gentaget i Aksjonsgruppa's bemærkninger til Norges svar, sag nr. 477440.

⁽²⁶⁾ Norges svar på Tilsynsmyndighedens første anmodning om oplysninger (Sag nr. 427879), bilag 13–17).

Klageren har fremført, at Bryne FK i 2007 havde planer om at sælge stadionet til Forum Jæren for 50 mio. NOK. Der skulle bygges et nyt stadion i Håland på et areal, som blev købt fra Bryne Industripark AS (som nævnt ovenfor). Som svar på Tilsynsmyndighedens anmodning om oplysninger bekræftede de norske myndigheder, at Bryne FK og Forum Jæren havde undertegnet en hensigtserklæring vedrørende ejendomsnr. 2/70, men de kunne ikke fremlægge nogen kopi deraf. I 2008 blev disse transaktioner dog tilsyneladende annulleret, da omkostningerne ved anlæg af det planlagte stadion i Håland viste sig at blive betydeligt højere end ventet ⁽³¹⁾.

2.3.2. Bryne FK

Bryne FK, der har fået overdraget jorden, er en lokal fodboldklub, som for øjeblikket spiller i den såkaldte »Adecco League« (1. division). Bryne FK er registreret i selskabsregistret som en almenyttig organisation ⁽³²⁾, men fodboldklubben har også oprettet et aktieselskab, Bryne Fotball AS.

Ifølge de norske myndigheders oplysninger ⁽³³⁾ indgik klubben og aktieselskabet i 2001 en samarbejdsaftale på grundlag af en standardaftale udarbejdet af det norske fodboldforbund for samarbejde mellem et holds kommercielle og ikke-kommercielle afdelinger. I henhold til aftalen ⁽³⁴⁾ beskæftigede aktieselskabet, som på daværende tidspunkt hed Bryne Fotball ASA, sig med følgende økonomiske aktiviteter: sponsoraftaler, salg af medie- og tv-rettigheder samt reklameplads, salg og licensering af supporterartikler, brug af trænere og spillere til reklameformål, kommerciel udnyttelse af klubbens navn og logo, billetsalget til klubbens hjemmekampe og kontrakter vedrørende bingovirk-somhed. Bryne FK var til gengæld ansvarlig for alle sportsrelaterede forhold, såsom træning og holdudvælgelse, tidsplan for kampene og selve kampene, rejsearrangementer for spillerne, de rettigheder og forpligtelser over for spillerne, medlemmerne, andre organisationer og statslige myndigheder, som påhvilede klubben i henhold til retsfor skrifter og sportsforeningernes regler, medlemsgebyrer og mindre kommercielle aktiviteter, såsom lotterier under kampene og stadionets drift.

Ifølge samarbejdsaftalen var Bryne Fotball ASA finansielt ansvarlig for spillerne ⁽³⁵⁾. Endvidere betalte Bryne Fotball ASA købsprisen for spillerne eller en pris til Bryne FK, når en spiller blev forfremmet til eliteholdet fra et af klubbens juniorhold. Aktieselskabet ville også beholde nettooverskuddet, efter at

disse udgifter var afholdt. Endelig betalte aktieselskabet Bryne FK et årligt gebyr på 150 000 NOK for leje af stadionet og 10 000 NOK for hver officiel fodboldkamp samt en pris for medieret-tigheder, sponsorrettigheder osv.

For at opfylde NFF's generelle regler blev spillernes ansættelseskontrakter formelt indgået af Bryne FK, og klubben var også formelt part i aftalerne om salg, køb og leje af spillere. Desuden var klubben ansvarlig for de rent sportslige forhold (såsom træning, udvælgelse osv.).

I foråret 2004 blev klubben og selskabet reorganiseret. Alle aktiviteter i Bryne ASA blev overdraget til Bryne FK, og Bryne Fotball ASA ændrede virksomhedsstatus og blev til Bryne Fotball AS, hvis eneste formål var at afdrage gælden. Gælden var tilsyneladende betalt i 2006 ⁽³⁶⁾. Alle aktiviteter gennemføres derfor nu inden for Bryne FK, hvad enten de er af økonomisk eller anden art.

3. BEMÆRKNINGER FRA DE NORSKE MYNDIGHEDER

Den norske regering har fremsat bemærkninger til beslutningen om indledning af den formelle undersøgelsesprocedure.

3.1. BEMÆRKNINGER TIL SALGET AF EJENDOMSNR. 1/152, 1/301 OG 1/630 TIL GRUNNSTEINEN AS

De norske myndigheder fremsendte sammen med deres bemærkninger også en ejendomsvurdering, herunder en vurdering af prisen på de underjordiske parkeringspladser.

De norske myndigheder mener ikke, at ejendommen blev foræret væk, idet kommunen fik betaling via bygningen af det underjordiske parkeringsanlæg. Der var således ikke tale om statsstøtte, hvis omkostningerne ved bygningen af parkeringspladserne mindst svarede til værdien af de ejendomme, der blev overdraget til Grunnsteinen AS.

I denne forbindelse henviser de norske myndigheder til OPAK's vurdering på mellem 4 510 000 og 5 636 000 NOK for de ejendomme, der er overdraget til Grunnsteinen, betragtet som en helhed. Desuden anslår OPAK omkostningerne ved bygning af parkeringspladserne i det underjordiske parkeringsanlæg til ca. 8 450 000 NOK på grundlag af erfaringer med tilsvarende projekter, hvilket er normal praksis inden branchen. De norske myndigheder påpeger også, at byggefirmaet Skanska på samme grundlag anslåede byggeomkostningerne ved en parkeringsplads til 150 000 NOK, eller 9 750 000 NOK for 65 parkeringspladser.

⁽³¹⁾ Bryne FK's bemærkninger til beslutningen om indledning af den formelle undersøgelsesprocedure (sag nr. 485026).

⁽³²⁾ Norges svar på Tilsynsmyndighedens første anmodning om oplysninger (sag nr. 427879), bilag 21).

⁽³³⁾ Norges bemærkninger til beslutningen om indledning af den formelle undersøgelsesprocedure, brev af 21. februar 2008 (sag nr. 466024).

⁽³⁴⁾ Bilag 13 til Norges bemærkninger til beslutningen om indledning af den formelle undersøgelsesprocedure, brev af 21. februar 2008 (sag nr. 466024).

⁽³⁵⁾ Aktieselskabet aflønnede spillerne, fysioterapeuterne, trænerne og andet hjælpepersonale, arbejdsgiverens socialsikringsbidrag, køb og vedligeholdelse af det nødvendige udstyr til træning og kampe, selve træningen, og endelig holdenes rejseomkostninger i forbindelse med udekampe.

⁽³⁶⁾ Norges svar på Tilsynsmyndighedens første anmodning om oplysninger (sag nr. 427879), bilag 22).

På baggrund af disse tal fremfører de norske myndigheder, at omkostningerne ved parkeringsanlægget mere end opvejer ejendommens værdi, og at der derfor ikke er tale om statsstøtte.

3.2. BEMÆRKNINGER TIL SALGET AF EJENDOMS NR. 4/165 TIL BRYNE INDUSTRIPARK AS

Med hensyn til salget af ejendomsnr. 4/165 til Bryne Industripark AS, blev der også fremlagt en vurdering, som OPAK havde udarbejdet. De norske myndigheder har påpeget, at OPAK har vurderet jorden i overensstemmelse med de gældende retsfor skrifter på daværende tidspunkt, dvs. uudnyttet jord, som i den generelle kommuneplan var forbeholdt industriformål, men ikke var underlagt en detaljeret områdeplan. De norske myndigheder fremfører, at det er irrelevant, at der var fremsat forslag til en detaljeret områdeplan, som senere blev trukket tilbage, og at området senere blev udlagt til sportsformål i stedet for, da der ikke var nogen gældende områdeplan på transaktionstidspunktet.

På denne baggrund understreger de norske myndigheder, at den pris på 4 700 000 NOK (svarende til 83 NOK pr. kvadratmeter), som Bryne Industripark faktisk betalte, falder ind under det acceptable prisinterval ifølge OPAK's vurdering, dvs. 4 510 000 – 5 636 000 NOK (eller 80 til 100 NOK pr. kvadratmeter). Selv om de norske myndigheder erkender, at den pris, der blev betalt, ligger i den lavere ende af det acceptable prisinterval, som OPAK var nået frem til, fremfører de også, at der ikke kan være tale om nogen statsstøtte, så længe den pris, der blev betalt, ikke afviger betydeligt fra de anslåede værdier, da værdien af uudnyttet jord, som ikke er omfattet af en områdeplan, under alle omstændigheder er usikker.

3.3. BEMÆRKNINGER TIL SALGET AF EJENDOMS NR. 2/70 OG 2/32 TIL BRYNE FK

Med hensyn til salget af ejendomsnr. 2/70 og 2/32 har de norske myndigheder fremført, at det første spørgsmål, der skal vurderes, er, om Bryne FK opnåede en økonomisk fordel ved transaktionen. I den vedlagte vurdering har OPAK anslået værdien af den ejendom, hvor stadionet blev anlagt, til mellem 2 385 000 og 2 915 000 NOK. Da køberen ikke betalte for ejendommen, erkender de norske myndigheder, at Bryne FK har opnået en økonomisk fordel svarende til ejendommens værdi, som fastsat af OPAK.

På trods af den fordel, Bryne FK har opnået, fremfører de norske myndigheder, at transaktionen ikke indebærer støtte som omhandlet i EØS-aftalens artikel 61, stk. 1. De mener ikke, at Bryne FK på transaktionstidspunktet var en virksomhed som omhandlet i EØS' statsstøtteregler. Dette synspunkt bygger på klubbens organisationsstruktur på transaktionstidspunktet: På daværende tidspunkt beskæftigede Bryne FK sig kun med aktiviteter, der ikke var af kommerciel og erhvervsmæssig art, mens det var Bryne Fotball ASA, som var ansvarlig for den kommercielle virksomhed og de økonomiske risici og fordele vedrørende klubbens professionelle fodboldhold.

De norske myndigheder hævder, at en eventuel statsstøtte til Bryne Fotball ASA må udelukkes på grund af betingelserne i samarbejdsaftalen. Bryne Fotball ASA skulle ifølge aftalen betale et årligt gebyr på 150 000 NOK til Bryne FK for brugen af stadionet plus 10 000 NOK for hver officielle kamp. Aftalen ville dermed sikre, at den økonomiske fordel ved overdragelsen af jorden kun ville komme Bryne FK til gode.

Med hensyn til fusionen mellem Bryne Fotball ASA og Bryne FK, der fandt sted et halvt år efter overdragelsen af ejendommen, fremfører de norske myndigheder, at det ikke kan antages, at den fordel, som kommunen har givet, automatisk vil tilgodesse klubbens kommercielle aktiviteter proportionelt som følge af fusionen. I stedet skal de nuværende økonomiske aktiviteter analyseres i detaljer, for at der kan fastlægges en fordelingsnøgle mellem de økonomiske og ikke-økonomiske aktiviteter.

4. BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER

4.1. BEMÆRKNINGER FRA BRYNE FK

Bryne FK har fremsat bemærkninger vedrørende overdragelsen af ejendommen og klubbens organisationsstruktur og aktiviteter.

I overensstemmelse med hvad der er nævnt ovenfor, forklarer klubben, at dens organisationsstruktur blev ændret, da Bryne FK og Bryne Fotball ASA fusionerede i 2004. På nuværende tidspunkt finder alle aktiviteter sted inden for Bryne FK. Klubben har dog indgået en back-to-back-aftale med selskabet Klubbinvest AS, som bærer den finansielle risiko for kontrakterne med de professionelle fodboldspillere.

Endvidere påpeger klubben, at den havde negative resultater i 2005, 2006 og 2007, og at størstedelen af dens aktiviteter er af ikke-kommerciel art, og især vedrører unge fodboldspillere. Af i alt 2 047 aktivitetstimer i klubben ⁽³⁷⁾ tegner den økonomiske virksomhed sig kun for ca. 230 timer, eller 11 %. Alle aktiviteter, der ikke er af økonomisk art, finder sted i de faciliteter, der er beliggende på den jord, som blev overdraget til klubben ved aftalen fra 2003.

Med hensyn til overdragelsen af ejendomsretten til stadionanlæggene understreger klubben, at det kun var jorden, der blev overdraget i 2003, da klubben i forvejen ejede bygningerne og faciliteterne. Endvidere henviser klubben til en lejeaftale, som den har indgået med Time kommune i dennes egenskab af tidligere ejer af ejendommen, og hvorved et bestemt område af den overdragne jord er forbeholdt parkering i en periode på 99 år. Klubben er af den opfattelse, at den langfristede lejeaftale nedsætter ejendommens værdi væsentligt, hvilket OPAK ikke tog i betragtning.

⁽³⁷⁾ Baseret på en tabel fra Bryne FK (medtaget i sag nr. 485026), der viser antallet af aktivitetstimer fordelt på aldersgrupper, måneder og aktivitetstyper (træning, kampe osv.).

Bryne FK mener ikke, at den var en virksomhed på det tidspunkt, hvor jorden blev overdraget, og det skyldes organisationsstrukturen på det pågældende tidspunkt og den samarbejdsaftale, der er beskrevet ovenfor. Da spørgsmålet om, hvorvidt der er tale om støtte, skal vurderes på overdragelsestidspunktet, er der ikke tale om statsstøtte. Hvad angår ejendommens værdi, bemærker klubben, at den overtagne jords egentlige værdi er betydeligt lavere end det, OPAK har konkluderet, på grund af lejeaftalens bestemmelser om, at dele af jorden er forbeholdt parkering. Hvis Tilsynsmyndigheden skulle konkludere, at overdragelsen omfatter statsstøtteelementer, bør støtten derfor betragtes som de minimis.

4.2. BEMÆRKNINGER FRA DET NORSKE FODBOLDFORBUND

Det norske fodboldforbund (NFF) har fremsat bemærkninger om, hvordan norsk fodbold er organiseret generelt, men har ikke specifikt kommenteret den konkrete sag.

Forbundet oplyser, at det er en af Norges største almennyttige organisationer med over 500 000 medlemmer, herunder 400 000 aktive fodboldspillere. Rekruttering og uddannelse af spillere på alle niveauer hører til forbundets kernevirkomhed.

NFF bestræber sig derfor på at sikre, at der findes tilstrækkelige faciliteter i hele landet.

NFF påpeger, at det principielt er det offentliges ansvar at tilbyde og tilrettelægge sportsaktiviteter for børn og unge i lokalområderne. Anlæg af nye faciliteter kræver derfor, at både sportsklubberne og de offentlige myndigheder medvirker. NFF mener, at klubberne i realiteten yder et betydeligt bidrag til den offentlige opgave, selv om det aldrig er blevet opgjort kvantitativt. En yderligere fordel ved dens indsats for børn og unge er, at der skabes mulighed for mobilitet mellem græsrodsfodbold og professionel fodbold. Solidaritet med lokale klubber er altid et vigtigt mål, selv om indtægterne genereres ved salg af medierettigheder på nationalt eller europæisk plan.

4.3. BEMÆRKNINGER FRA VÅLERENGA FODBOLDKLUB

Vålerenga fodboldklub har gennem sin repræsentant, advokatfirmaet Selmer, fremsat bemærkninger vedrørende spørgsmålet om overdragelse af jord til fodboldklubber til anlæg af fodboldfaciliteter. Dette spørgsmål er ifølge Vålerenga af praktisk betydning og vil sandsynligvis også opstå i fremtiden.

På denne baggrund gør Vålerenga opmærksom på seks forhold, der kan være af betydning i sådanne tilfælde. For det første påpeger den, at det er vigtigt at føre særskilte regnskaber for klubbens kommercielle og ikke-kommercielle dele. For det andet mener den, at en klub, der ejer et stadion, som lejes ud, kan falde uden for definitionen af en virksomhed, forudsat at den kun opererer som »passiv ejer«. For det tredje er den af den

opfattelse, at der foreligger en formodning om, at anlæg og drift af fodboldstadioner ikke påvirker samhandelen. For det fjerde påpeges det, at fodboldstadioner kan betragtes som social infrastruktur. For det femte bør den markeds mæssige leje for et fodboldstadion fastsættes på grundlag af, hvad køberne er villige til at betale, og ikke på grundlag af, om investeringen vil blive afskrevet. For det sjette har den forpligtelse til at anlægge og drive et fodboldstadion, som er knyttet til den overtagne jord, en negativ værdi, hvilket betyder, at klubben ikke opnår nogen økonomisk fordel derved.

II. VURDERING

1. STATSSTØTTE

I EØS-aftalens artikel 61, stk. 1, er der fastsat følgende:

»Bortset fra de i denne aftale hjemlede undtagelser, er støtte, som ydes af EF's medlemsstater, EFTA-stater eller ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med denne aftale i det omfang, den påvirker samhandelen mellem de kontraherende parter.«

Det følger af denne bestemmelse, at følgende betingelser skal være opfyldt, for at der er tale om statsstøtte i EØS-aftalens forstand:

- Støtten skal ydes ved hjælp af statsmidler
- Støtten skal begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, dvs. at foranstaltningen skal give virksomheden en økonomisk fordel
- Foranstaltningen skal være selektiv i EØS-aftalens forstand
- Støtten skal kunne fordreje konkurrencevilkårene og påvirke samhandelen mellem de kontraherende parter.

Det skal vurderes for hver af de enkelte transaktioner, der er beskrevet ovenfor, om disse betingelser er opfyldt.

2. SALGET AF EJENDOMSNR. 1/152, 1/301 OG 1/630 TIL GRUNNSTEINEN AS

I beslutningen om indledning af den formelle undersøgelsesprocedure udtrykte Tilsynsmyndigheden tvivl om, hvorvidt transaktionen fandt sted på markedsvilkår. Tilsynsmyndigheden erkendte, at en transaktion, hvorved prisen for ejendommen består i en forpligtelse til at bygge et underjordisk parkeringsanlæg for kommunen, principielt kan foregå på markedsvilkår. For at Tilsynsmyndigheden kunne undersøge, om dette var tilfældet, skulle der dog foretages en vurdering af ejendommen, og markedsprisen for anlæg af parkeringspladser skulle fastsættes på en pålidelig måde.

Endvidere påpegede Tilsynsmyndigheden i beslutningen om indledning af proceduren, at den vurdering, som de norske myndigheder havde fremlagt i denne forbindelse, og som var foretaget af Eiendomsmedler 1, kun omfattede et af de pågældende ejendomsnumre. Tilsynsmyndigheden satte også spørgsmålstegn ved, om vurderingen af ejendomsnr. 1/630 var pålidelig, da den ikke indeholdt oplysning om, hvilken metode der var blevet anvendt, eller hvilke særlige egenskaber ved ejendommen der var afgørende for konklusionen.

Tilsynsmyndigheden mente også, at transaktionen påvirkede samhandelen og konkurrencevilkårene i EØS.

Efter at Tilsynsmyndigheden havde besluttet at indlede proceduren, fremlagde de norske myndigheder en ny vurdering af ejendommene og en vurdering af omkostningerne ved anlæg af parkeringspladserne. Vurderingerne var foretaget af OPAK. Tilsynsmyndigheden bemærker, at Grunnsteinen ikke kan anses for at have opnået nogen fordel, hvis det kan påvises, at ejendommens værdi svarede til eller var lavere end den negative værdi af forpligtelsen til at bygge et underjordisk parkeringsanlæg. For at undersøge, om dette var tilfældet, er det nødvendigt at vurdere OPAK-rapportens pålidelighed på grundlag af den metode, der er fastsat i retningslinjerne for statsstøtteelementer i forbindelse med offentlige myndigheders salg af jord og bygninger.

2.1. VURDERING AF OPAK-RAPPORTEN

Ifølge retningslinjerne for statsstøtteelementer i forbindelse med offentlige myndigheders salg af jord og bygninger skal en uafhængig vurderingssagkyndig med et godt omdømme fastlægge ejendommens markedsværdi på grundlag af almindeligt accepterede markedsskemaer og vurderingsstandarder. Den økonomiske ulempe som følge af særlige forpligtelser bør vurderes særskilt og kan eventuelt modregnes i købsprisen⁽³⁸⁾.

Vurderingssagkyndig med et godt omdømme

Vurderingsrapporten blev udarbejdet af virksomheden OPAK, som beskæftiger sig med bygningsforvaltning, tjenester til grundejerforeninger og vurdering af aktiver. Den pågældende rapport blev udarbejdet af Jacob Aarsheim.

I statsstøtteretningslinjerne er det fastsat, at en »vurderingssagkyndig« er en person med et godt omdømme, som har en relevant afsluttet uddannelse fra en anerkendt uddannelsesinstitution eller tilsvarende akademiske kvalifikationer og har relevant erfaring og er kompetent til at vurdere jord og bygninger i samme område og kategori som det pågældende areal.

De norske myndigheder har forklaret, at OPAK, og især Jacob Aarsheim, har betydelige erfaringer med ejendomsvurdering i denne kategori i Jæren-området. Deres forklaringer underbygges af Jacob Aarsheims curriculum vitae, der var vedlagt som bilag

til de norske myndigheders bemærkninger til Tilsynsmyndigheden⁽³⁹⁾. Ud over at have en betydelig erfaring er Jacob Aarsheim uddannet i bygningsteknologi. Der er derfor ingen grund til at tro, at OPAK og Jacob Aarsheim ikke opfylder kriterierne i retningslinjerne eller ikke har et godt omdømme.

Den vurderingssagkyndiges uafhængighed

I statsstøtteretningslinjerne er der fastsat følgende: »Den sagkyndige bør være frit stillet med hensyn til udførelsen af sin opgave, dvs. offentlige myndigheder bør ikke have ret til at øve indflydelse på vurderingens resultat«.

Rapporten vedrører vurderingens formål og det forhold, at Jacob Aarsheim og en anden person fra OPAK deltog i besøget på ejendommen. Der er også vedlagt en detaljeret forklaring på den anvendte metode. På denne baggrund ser Tilsynsmyndigheden ingen grund til at tvivle på, at den vurderingssagkyndige udførte sin opgave i fuld uafhængighed i retningslinjernes forstand.

Fastlæggelse af markedsværdien på grundlag af almindeligt accepterede markedsskemaer og vurderingsstandarder

Ved »markedsværdi« forstås »den pris, hvortil jord og bygninger på værdiansættelsestidspunktet kan sælges ved privat aftale mellem en salgsinteresseret ejer og en uafhængig køber, idet det forudsættes, at ejendommen er udbudt til offentligt salg, at handelen kan finde sted under normale markedsvilkår, og at der under hensyn til ejendommens karakter er normal tid til salgsforhandlingerne«.

OPAK-rapporten indeholder bl.a. følgende grundlag og antagelser:

- ejeren er positivt indstillet til salget
- ejendommen kan frit markedsføres med henblik på salg over en normal periode
- der tages ikke hensyn til købere, som er villige til at betale unormalt høje priser som følge af »særlige interesser«

(...)

- vurderingen foretages i overensstemmelse med OPAK's normale procedurer for vurderinger og UiS' vurderingskurser.

⁽³⁸⁾ Retningslinjer for statsstøtteelementer i forbindelse med offentlige myndigheders salg af jord og bygninger, afsnit 2.2. (a) til (c).

⁽³⁹⁾ Norges bemærkninger til Tilsynsmyndighedens beslutning om indledning af proceduren, sag nr. 466024, s. 8 og bilag 5 (CV).

Da bygningen på ejendommen er kondemneret og skal rives ned, har OPAK foretaget en vurdering af ejendommene som ubebyggede grunde. Den anvendte metode, der betegnes jordomkostningsmetode («land cost method»), forklares på følgende måde:

»Vurderingen af en ejendom afhænger af dens forventede anvendelses- og udviklingsmuligheder, herunder forventet fortjeneste. Et direkte parameter i denne forbindelse er jordomkostningerne, dvs. forskellen mellem markedsværdien af den fuldt udnyttede ejendom og samtlige bygninger, inklusive avance, men eksklusive jordomkostninger, divideret med antallet af kvadratmeter indendørs gulvareal, bortset fra kældre«⁽⁴⁰⁾. Desuden forklares det, at jordomkostningerne vil afhænge af efterspørgslen efter bygninger i området, byggeomkostningerne og den gældende områderegulering. Ved vurderingen tages der også hensyn til de erfaringer, som er opnået ved salg af tilsvarende jordarealer i området.

Ved anvendelse af denne metode kommer OPAK i sin rapport frem til en pris på 3,2 mio. NOK som et rimeligt skøn over salgsprisen.

Tilsynsmyndigheden har tidligere, i sin beslutning om salget af universitetets biblioteksbygning i Oslo, fastslået, at jordomkostningsmetoden er en acceptabel metode i forbindelse med ubebyggede arealer⁽⁴¹⁾. Den norske forening af vurderingssagkyndige (NTF) omtaler fortrinsvis andre metoder på sit websted⁽⁴²⁾, såsom nettokapitalisering, cash flow og teknisk værdi. Disse metoder forudsætter dog, at der findes en bygning på jorden. Da bygningen på den pågældende ejendom er kondemneret, mener Tilsynsmyndigheden, at jordomkostningsmetoden er en acceptabel vurderingsmetode for de pågældende tre ejendomme.

Den økonomiske ulempe ved særlige forpligtelser

I retningslinjerne er det fastsat, at »[s]ærlige forpligtelser, som er i offentlighedens interesse, og som er knyttet til jorden og bygningerne og ikke til køberen eller hans økonomiske aktiviteter, kan pålægges ved salget, forudsat at enhver potentiel køber skal og principielt er i stand til at opfylde dem, uanset hvilken virksomhed han driver, eller om han driver nogen form for virksomhed. Den økonomiske ulempe som følge af sådanne forpligtelser bør vurderes særskilt af uafhængige vurderingssagkyndige og kan eventuelt modregnes i købsprisen«.

Tilsynsmyndigheden mener, at forpligtelsen til at bygge et underjordisk parkeringsanlæg er en sådan særlig forpligtelse, som ikke er knyttet til køberen. Omkostningerne ved nedrivning af den kondemnerede bygning kan også vurderes og modregnes efter de samme principper.

⁽⁴⁰⁾ OPAK's vurdering af ejendomsnr. 1/152, 1/301 og 1/630 (bilag 3 til sag nr. 466024).

⁽⁴¹⁾ Tilsynsmyndighedens beslutning nr. 170/05/KOL af 29. juni 2005 om salg af offentligt ejede ejendomme — Universitetets biblioteksbygning og en del af en naboejendom i Oslo.

⁽⁴²⁾ <http://www.ntf.no/naring.aspx>.

Med hensyn til forpligtelsen til at bygge de underjordiske parkeringspladser er omkostningsskønnet baseret på retningslinjer, der er udarbejdet af de offentlige myndigheder og et uafhængigt byggeforskningsinstitut⁽⁴³⁾, og som kræver 25 m² pr. parkeringsplads og erfaringer med byggeomkostningerne ved underjordiske parkeringsanlæg. OPAK anfører, at denne omkostningsberegningsskønmetode er normal praksis inden for branchen. På dette grundlag når OPAK frem til en pris på 130 000 NOK pr. parkeringsplads eller 8 450 000 NOK for 65 parkeringspladser, ekskl. moms og jordomkostninger.

Nedrivningsomkostningerne, herunder gebyrer for affaldsindsamling og -sortering, er blevet fastsat på grundlag af erfaringerne fra tidligere nedrivningsarbejde. OPAK skønner, at disse omkostninger kan beløbe sig til 150 000 NOK.

Tilsynsmyndigheden erindrer om, at den ganske vist er forpligtet til at vurdere indholdet af ekspertudtalelser, der fremlægges af udenforstående parter, men ikke selv har pligt til at søge bistand hos eksterne konsulenter⁽⁴⁴⁾. På baggrund af en undersøgelse af de omkostningsberegninger, der er foretaget af en uafhængig ekspert med tilstrækkelig teknisk viden som led i en vurdering af ejendommen som sådan og på grundlag af et besøg på stedet, er Tilsynsmyndigheden af den opfattelse, at disse beregninger er i overensstemmelse med statsstøtteretningslinjerne. De anslåede omkostninger kan dermed modregnes i købsprisen.

2.2. KONKLUSION MED HENSYN TIL STATSSTØTTEELEMENTET I SALGET AF EJENDOMS NR. 1/152, 1/301 OG 1/630 TIL GRUNNSTEINEN AS

På baggrund af ovennævnte vurdering af OPAK-rapporten konkluderer Tilsynsmyndigheden, at transaktionen ikke giver Grunnsteinen AS nogen økonomisk fordel i betragtning af, at de økonomiske ulemper ved forpligtelsen til at anlægge de underjordiske parkeringspladser og omkostningerne ved nedrivning af den kondemnerede bygning anslås til 8,6 mio. NOK i alt, og at ejendommens værdi anslås til 3,2 mio. NOK. Da de økonomiske ulemper negative værdi overstiger ejendommens positive værdi betydeligt, påvirkes denne konklusion ikke af nogen rimelig fejlmargen eller den omstændighed, at OPAK anfører, at vurderingen af sådanne ejendomme er meget usikker.

Tilsynsmyndigheden bemærker dog, at forskellen i værdi mellem den forpligtelse, som Grunnsteinen påtager sig, og ejendommens værdi er så betydelig, at det kunne tyde på, at den markedsværdi, som OPAK er nået frem til, kan være usikker. I betragtning af den betydelige forskel, vil ikke engang en væsentlig justering af OPAK's værdier kunne føre til den konklusion, at Grunnsteinen har opnået en fordel.

På denne baggrund konkluderer Tilsynsmyndigheden, at overdragelsen af ejendomsnr. 1/152, 1/301 og 1/360 til Grunnsteinen ikke involverede statsstøtte som omhandlet i EØS-aftalens artikel 61, stk. 1.

⁽⁴³⁾ Norges byggeforskningsinstitut og Statens vegvesen.

⁽⁴⁴⁾ Sag T-274/01, Valmont mod Kommissionen, Sml. 2004 II, s. 3145, præmis 72.

3. SALGET AF EJENDOMSNR. 4/165 TIL BRYNE INDUSTRIPARK AS

I beslutningen om indledning af den formelle undersøgelsesprocedure udtrykte Tilsynsmyndigheden tvivl om, at prisen på 4,7 mio. NOK for ejendommen på 56 000 m² svarede til markedsprisen. Tilsynsmyndighedens tvivl skyldtes bl.a., at kommunen anførte, at ejendommen var blevet solgt til kostprisen. Denne politik blev senere opgivet, da man mente, at den betød, at jorden blev solgt for billigt. Da der ikke var foretaget nogen vurdering, blev Tilsynsmyndigheden heller ikke overbevist ved sammenligningen med salget af andre ejendomme i området.

Som følge af Tilsynsmyndighedens oplysningspåbud i beslutningen om indledning af proceduren, har de norske myndigheder fremlagt en ejendomsvurdering, som OPAK har foretaget. Det må derfor undersøges, om den pågældende vurdering opfylder de standarder, der er fastsat i Tilsynsmyndighedens retningslinjer.

3.1. VURDERING AF OPAK-RAPPORTEN

Ifølge Tilsynsmyndighedens statsstøtteretningslinjer skal en uafhængig vurderingssagkyndig med et godt omdømme fastlægge ejendommens markedsværdi på grundlag af almindeligt accepterede markedsideikatorer og vurderingsstandarder.

Vurderingssagkyndig med et godt omdømme

OPAK's og især Jacob Aarsheims kvalifikationer og omdømme er blevet vurderet ovenfor. På grundlag af denne vurdering finder Tilsynsmyndigheden, at rapporten vedrørende ejendomsnr. 4/165 også blev udarbejdet af en vurderingssagkyndig med et godt omdømme.

Den vurderingssagkyndiges uafhængighed

Tilsynsmyndigheden har ikke set noget tegn på, at den vurderingssagkyndige ikke var uafhængig. Jacob Aarsheim er tilknyttet en velkendt vurderingsvirksomhed, der ikke har nogen formelle forbindelser med kommunen. Rapporten indeholder også vurderingens formål og bekræfter, at Jacob Aarsheim har besøgt ejendommen, ligesom den beskriver den anvendte metode i detaljer. På det grundlag har Tilsynsmyndigheden ingen grund til at tvivle på, at vurderingen er foretaget uafhængigt af kommunen.

Fastlæggelse af markedsværdien på grundlag af almindeligt accepterede markedsideikatorer og vurderingsstandarder

Som beskrevet ovenfor anfører OPAK en række antagelser for sine vurderinger, herunder den antagelse, at sælgeren er villig til at sælge, og at ejendommen kan markedsføres over en normal periode.

OPAK har vurderet ejendommens værdi på grundlag af, at den ikke var omfattet af en områdeplan, men generelt var udlagt til industriformål. Årsagen hertil er, at den planlagte områdeplan for jord udlagt til industriformål blev trukket tilbage, inden aftalen blev indgået, som følge af indvendinger fra statens vejvæsen⁽⁴⁵⁾. Den områdeplan, der blev vedtaget senere, var ifølge OPAK meget forskellig fra den plan, der blev trukket tilbage, da området blev udlagt til sportsformål og ikke til industriformål.

I rapporten defineres salgsværdi som »den pris, som flere uafhængige potentielle købere, der er interesserede i ejendommen, er villige til at betale på vurderingstidspunktet«. I modsætning til, hvad der var tilfældet ved vurderingen af de ejendomme, som blev overdraget til Grunnsteinen, har OPAK ikke ved vurderingen af Hålandsmarka anvendt jordomkostningsmetoden eller nogen af de metoder, som NTF foretrækker i forbindelse med bygninger. I stedet er prisen fastsat ved sammenligning med tilsvarende jordarealer, som er solgt i området (komparative salgsværdier).

OPAK anfører, at de sammenlignelige priser i området ligger på mellem 80 NOK pr. kvadratmeter (salg mellem private og kommunen) og 115 NOK pr. kvadratmeter (salg mellem to private parter). OPAK henviser også til en beslutning om omvurdering i Stavanger, hvor der blev fastsat en pris på 140 NOK pr. kvadratmeter for grunde, der var forbeholdt boligbyggeri i et meget centralt beliggende område. Ifølge OPAK ville dette svare til en pris på ca. 90 NOK pr. kvadratmeter for det pågældende industriområde. OPAK erkender, at markedsvilkårene er usikre, og anslår derfor, at markedsprisen er på mellem 80 og 100 NOK pr. kvadratmeter eller mellem 4 510 000 og 5 636 000 for hele området. OPAK's skøn over salgsværdien ligger på denne baggrund midt imellem, nemlig på 5 100 000 NOK.

Tilsynsmyndigheden udtrykte i sin beslutning om indledning af proceduren skepsis med hensyn til kommunens sammenligning med priserne på andre ejendomme i området, bl.a. fordi det så ud til, at der allerede var blevet vedtaget en områdeplan på trods af indvendinger fra statens vejvæsen, og at det derfor forekom ukorrekt at sammenligne jorden med områder, hvor der ikke fandtes nogen områdeplan. De norske myndigheder påpegede dog i deres bemærkninger til beslutningen om indledning af proceduren, at indvendingerne fra statens vejvæsen var kendt på salgstidspunktet, og at der derfor ikke var nogen områdeplan. Desuden blev der først vedtaget en områdeplan i august 2007, dvs. to år efter salget, og området blev på daværende tidspunkt udlagt til sportsformål. Selv om parterne på transaktionstidspunktet ikke havde noget kendskab til det senere begivenhedsforløb, understøtter disse forhold den konklusion, at tilbagetrækningen af den oprindelige områdeplan var reel, og at der kunne forventes betydelige ændringer i den.

Tilsynsmyndigheden mener derfor, at de antagelser, som OPAK lægger til grund for sin rapport, dvs. at der ikke var nogen områdeplan på salgstidspunktet, er acceptable.

⁽⁴⁵⁾ Salgsaftalens punkt 1, afsnit 3, sag nr. 428860.

Med hensyn til den vurderingsmetode, som OPAK har anvendt, påpeger Tilsynsmyndigheden, at komparative salgsværdier forekommer mindre nøjagtige end de andre metoder, som NTF har beskrevet, da ejendommens art og forventede anvendelse tages i betragtning i mindre omfang. Tilsynsmyndigheden udleder af OPAK's vurderinger, at jordomkostningsmetoden, som er nært knyttet til den maksimalt tilladte udnyttelse af jorden, vanskeligt kan anvendes, når der ikke findes nogen områdeplan. I denne forbindelse skal det nævnes, at NTF også nævner komparative salgsværdier som en af de acceptable metoder til vurdering af jord til industriformål⁽⁴⁶⁾.

På denne baggrund finder Tilsynsmyndigheden, at OPAK-rapporten må anses for at være baseret på almindeligt accepterede markedsindikatorer og vurderingsstandarder.

3.2. KONKLUSION MED HENSYN TIL STATSSTØTTEELEMENTET I SALGET AF EJENDOMSNR. 4/165 TIL BRYNE INDUSTRIPARK

Salgsprisen til Bryne Industripark var 4 700 000 NOK, og det vil sige, at beløbet ligger i den nedre del af det prisinterval, som OPAK har fastlagt (4 510 000 til 5 636 000 NOK), og er noget lavere end den anslåede salgsværdi på 5,1 mio. NOK.

Det følger af Førsteinstansrettens retspraksis, at Tilsynsmyndigheden, når den undersøger vurderinger, som den har fået forelagt som led i en statsstøtteprocedure vedrørende offentlige myndigheders salg af jord og bygninger, skal »vurdere, om den faktisk betalte pris afviger fra priserne i disse rapporter i et sådant omfang, at der er grundlag for at fastslå, at der er tale om statsstøtte«⁽⁴⁷⁾ (fremhævelse tilføjet). Desuden vedrører den pågældende transaktion uudnyttet jord, der ikke er omfattet af en områdeplan, og hvis værdi ifølge OPAK ikke kan fastsættes med sikkerhed. Dermed kunne ejendommens reelle markedsværdi ligge i den nedre del af det prisinterval, som OPAK har fastlagt, og svare til den pris, som Bryne Industripark faktisk har betalt. På den baggrund konkluderer Tilsynsmyndigheden, at det ikke kan fastslås, at salget af ejendommen gav Bryne Industripark en fordel i statsstøttereglernes forstand.

Transaktionen indebærer derfor ikke statsstøtte til Bryne Industripark, som omhandlet i EØS-aftalens artikel 61, stk. 1.

4. SALGET AF EJENDOMSNR. 2/70 OG 2/32 (BRYNE STADION) TIL BRYNE FK

Tilsynsmyndigheden gav i sin beslutning om indledning af den formelle undersøgelsesprocedure udtryk for tvivl om, hvorvidt overdragelsen til Bryne FK for 0 NOK fandt sted på markedsvilkår. Desuden fandt Tilsynsmyndigheden på grundlag af de foreliggende oplysninger, at Bryne FK sandsynligvis faldt ind

under definitionen af en virksomhed i statsstøttereglernes forstand, idet den udøvede økonomiske aktiviteter, der kunne påvirke samhandelen inden for EØS. På den baggrund var det Tilsynsmyndighedens foreløbige vurdering, at transaktionen kunne omfatte statsmidler, give virksomheden en fordel og påvirke samhandelen inden for EØS.

Tilsynsmyndigheden fik nye oplysninger gennem den formelle undersøgelsesprocedure.

De norske myndigheder har i deres bemærkninger til beslutningen om indledning af den formelle undersøgelsesprocedure og som svar på Tilsynsmyndighedens oplysningspåbud fremlagt dels en vurdering af de overdragne ejendomme, dels flere oplysninger om fodboldklubbens organisationsstruktur på transaktionstidspunktet. Hvad organisationsstrukturen angår, er det blevet påpeget, at klubben bestod af to enheder, nemlig Bryne ASA og Bryne FK.

4.1. ANVENDELSE AF STATSMIDLER

For at en foranstaltning kan betragtes som statsstøtte, skal den i henhold til EØS-aftalens artikel 61, stk. 1, være ydet af staten eller ved hjælp af statsmidler.

Tilsynsmyndigheden erindrer om, at støttebegrebet ifølge fast retspraksis er mere generelt end tilskudsbegrebet, fordi det ikke blot omfatter positive ydelser, såsom selve tilskuddet, men også statsindgreb, som under forskellige former letter de byrder, der normalt belaster en virksomheds budget, og som uden at være tilskud i ordets egentlige forstand er af samme art og har tilsvarende virkninger⁽⁴⁸⁾. Statens indtægtstab ved salg til under markedsværdien falder også ind under begrebet statsmidler.

For at fastslå om salget af ejendomsnr. 2/70 og 2/32 til Bryne FK omfatter statsmidler, skal deres markedsværdi fastslås. Hvis kommunen havde solgt dem under markedsværdien, ville der have været anvendt statsmidler i form af et indtægtstab.

De norske myndigheder har fremlagt en vurdering, som OPAK har foretaget, af den jord, hvor det pågældende stadion blev anlagt. Som i ovennævnte tilfælde skal vurderingen undersøges i henhold til Tilsynsmyndighedens retningslinjer.

⁽⁴⁶⁾ Se fodnote 42.

⁽⁴⁷⁾ Sag T-274/01, Valmont, op.cit., præmis 45, og de forenede sager T-127/99, T-129/99 og T-148/99, Diputación Foral de Alava, Sml. 2002 II, s. 1275, præmis 85.

⁽⁴⁸⁾ Jf. især sag C-143/99, Adria-Wien Pipeline og Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke, Sml. 2001 I, s. 8365, præmis 38, sag C-501/00, Spanien mod Kommissionen, Sml. 2004 I, s. 6717, præmis 90, og sag C-66/02, Italien mod Kommissionen, Sml. 2005 I, s. 0000, præmis 77.

Vurderingssagkyndig med et godt omdømme

I forbindelse med vurderingen af rapporten bemærker Tilsynsmyndigheden, at det er den samme vurderingssagkyndige, OPAK/Jacob Aarsheim, som har foretaget denne vurdering. Tilsynsmyndigheden har allerede konkluderet, at OPAK og Jacob Aarsheim opfylder retningslinjernes krav om, at den vurderingssagkyndige skal have et godt omdømme. Tilsynsmyndigheden har heller ingen grund til at tro, at Jacob Aarsheim ikke udførte sin opgave uafhængigt.

Fastlæggelse af markedsværdien på grundlag af almindeligt accepterede markedsindikatorer og vurderingsstandarder

På baggrund af den pågældende ejendoms særlige karakter er det nødvendigt at undersøge den anvendte metode nærmere for at fastslå, om vurderingen er foretaget på grundlag af almindeligt accepterede markedsindikatorer og vurderingsstandarder.

Vurderingen indeholder for det første en beskrivelse af den nuværende brug af jorden, dvs. en fodboldbane, en løbebane, træningsområder, en tribune og træningshaller. Området er udlagt til sportsformål i den gældende områdeplan af 28. oktober 1997. OPAK anfører, at jordens værdi som udgangspunkt bør baseres på den tilladte udnyttelse af jorden. Da der allerede er anlagt sportsfaciliteter på jorden, og begrebet tilladt udnyttelse dermed ikke er relevant, mener OPAK, at der skal anvendes en anden metode. Da stadionet har fået tildelt tipsmidler⁽⁴⁹⁾, henviser OPAK til betingelserne for disse midler, der indebærer, at faciliteterne skal holdes åbne og bruges i 40 år, da midlerne ellers skal tilbagebetales. For at jordens værdi kan vurderes efter en alternativ områdeplan, skal vilkårene for en sådan plan desuden være kendt. På den baggrund konkluderer OPAK, at stadionet kun kan vurderes som ejendom udlagt til sportsformål. Vurderingen bygger derfor på en sammenligning med salget af jord til industriformål i området, og der foretages et fradrag på grundlag af, at der ikke er nogen indtægtsskabende kommercielle områder i den nuværende områdeplan. OPAK konkluderer, at markedsprisen vil ligge på mellem 2 385 000 og 2 915 000 NOK og anslår salgsværdien til 2 650 000 NOK.

Tilsynsmyndigheden bemærker som udgangspunkt, at vurderingen ikke bygger på nogen af de metoder, som den norske forening af vurderingssagkyndige foretrækker. Den beror heller ikke på en direkte sammenligning med tilsvarende ejendomme.

Tilsynsmyndigheden erkender dog, at et fodboldstadion er en unik ejendomstype, og at det derfor er vanskeligt at foretage en direkte sammenligning med andre typer ejendomme. Endvidere mener Tilsynsmyndigheden, at en vurdering på grundlag af den nuværende områdeplan tilsyneladende bedst afspejler værdien af

den faktisk overdragne jord, da der ikke foreligger nogen alternativ områdeplan, og i betragtning af den økonomiske ulempe tilbagebetalingsforpligtelsen ville indebære i tilfælde af udlægning til andet formål. Endelig erkender Tilsynsmyndigheden, at det er vanskeligt at vurdere ejendomme, der er udlagt til sportsformål, og som efter den gældende områderegulering ikke kan anvendes som indtægtsskabende kommercielt område. Under disse omstændigheder finder Tilsynsmyndigheden, at den metode, som OPAK/Jacob Aarsheim har anvendt, er acceptabel, når det gælder skøn over markedsprisen, selv om det ikke kan undgås, at en sådan pris altid vil være præget af en vis usikkerhed. F.eks. finder Tilsynsmyndigheden, at markedsværdien meget vel kan falde yderligere, fordi klubben allerede havde en lejeaftale om jorden, som derfor ville være en begrænsning på ejendommen for enhver anden køber. Med disse forbehold finder Tilsynsmyndigheden rapporten tilstrækkelig detaljeret og underbygget til, at den med tilstrækkelig sikkerhed viser, hvad værdien ville blive.

Da Time kommune overdrog ejendommen til Bryne FK for 0 NOK, selv om dens værdi blev anslået til ca. 2 650 000 NOK, konkluderer Tilsynsmyndigheden, at transaktionen omfatter statsmidler.

4.2. ØKONOMISK FORDEL FOR EN VIRKSOMHED

a) Spørgsmålet om, hvorvidt der er tale om en økonomisk fordel

Da ejendommen blev overdraget til Bryne FK for 0 NOK, er der en klar forskel mellem den faktisk betalte pris og ejendommens sandsynlige markedsværdi. Tilsynsmyndigheden konkluderer derfor, at transaktionen giver Bryne FK en økonomisk fordel, da klubben ikke skulle betale jordens markedsværdi.

b) Spørgsmålet om, hvorvidt Bryne FK er en virksomhed i statsstøttereglernes forstand

Dernæst skal det vurderes, om Bryne FK skal betragtes som en virksomhed i statsstøttereglernes forstand. Det skal i denne forbindelse erindres, at begrebet virksomhed omfatter enhver enhed, som udøver en økonomisk aktivitet, uanset dens retlige status og finansieringsmåde, og at enhver aktivitet, der består i at udbyde varer og tjenesteydelser på et bestemt marked, er en økonomisk aktivitet⁽⁵⁰⁾.

Bryne FK har et professionelt eller halvprofessionelt hold, som for øjeblikket spiller i divisionen under premier league, og som på transaktionstidspunktet spillede i premier league. I beslutningen om indledning af proceduren betragtede Tilsynsmyndigheden foreløbigt Bryne FK som en virksomhed, fordi nogle af dens aktiviteter, navnlig køb og salg af professionelle spillere, levering af underholdning i form af fodboldkampe og

⁽⁴⁹⁾ Ved tipsmidler forstås overskuddet fra det statsejede selskab Norsk Tipping. Ifølge regler, som det norske kultur- og kirkeministerium har fastlagt, skal sådanne faciliteter holdes åbne i 40 år fra det tidspunkt, hvor de er færdigt anlagte. Se brochuren »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 EFTA-Domstolens dom i sag E-5/07, Private Barnehagers Landsforbund mod EFTA-Tilsynsmyndigheden, præmis 78, og sag C-218/00, Cisl, Sml. 2002 I, s. 691, præmis 23.

udbud af reklameplads, tilsyneladende foregik på et marked og derfor var af økonomisk art. Tilsynsmyndigheden mener ikke, at der under den formelle undersøgelsesprocedure er fremført nye argumenter, som kan ændre dens konklusion. Det må derfor konkluderes, at Bryne FK, hvad disse aktiviteter angår, er en virksomhed i statsstøttereglernes forstand.

Tilsynsmyndigheden bemærker dog, at 89 % af Bryne FK's samlede virksomhed, målt med antallet af aktivitetstimer, vedrører aktiviteter inden for amatør fodbold, navnlig tilrettelæggelse af sådanne aktiviteter for børn og unge ⁽⁵¹⁾.

Ifølge EF-Domstolens retspraksis er sportsudøvelse kun omfattet af EØS-retten i det omfang, den udgør en økonomisk aktivitet i EØS-aftalens forstand. Dette gælder professionelle eller halvprofessionelle fodboldspilleres aktiviteter, der udbydes på markedet ⁽⁵²⁾. Som nævnt ovenfor var disse aktiviteter koncentreret inden for selskabet Bryne ASA. På den anden side drives de aktiviteter, som Bryne FK tilbyder 600 unge fodboldspillere i klubben, hovedsagelig uden sigte på fortjeneste og i vid udstrækning på grundlag af forældres eller andres frivillige arbejde ⁽⁵³⁾.

Dernæst skal det bemærkes, at tilbud om sådanne sportsaktiviteter til fordel for børn og unge ifølge Europa-Kommissionens praksis ikke skal betragtes som økonomiske aktiviteter i statsstøttereglernes forstand. I en sag om offentlig støtte til sportsaktiviteter, som professionelle sportsklubber tilbød unge i Frankrig, fandt Kommissionen, at støtte til akademisk og samfunds- og sportsrelateret uddannelse af unge kunne betragtes som en generel uddannelsesopgave, der påhviler staten. For så vidt som denne uddannelse erstattede de tidligere »sportsstudier«, samtidig med at de generelle karakteristika og opbygningen blev bibeholdt, ville den pågældende støtte være til gavn for uddannelsesaktiviteter og dermed falde uden for konkurrenceområdet. Desuden tog nogle af de støttede aktiviteter sigte på at nedbringe volden blandt fodboldfans og på aktiviteter i lokalområdet. Kommissionen fandt, at sådanne aktiviteter kunne anses for at bidrage til samfundsuddannelsen i bred forstand. Den konkluderede derfor, at de pågældende foranstaltninger kunne sammenlignes med uddannelsesaktiviteter henhørende under det nationale uddannelsessystem, dvs. en af statens generelle opgaver ⁽⁵⁴⁾.

I den forbindelse skal det bemærkes, at det norske fodboldforbund (NFF) har påpeget, at det offentlige principielt er ansvarligt for at tilbyde og tilrettelægge sportsaktiviteter for børn/unge i

lokalområdet. Klubberne påtager sig i samarbejde med lokale myndigheder og fodboldforbundet et betydeligt ansvar for udvikling af faciliteter og tilrettelæggelse af aktiviteter på alle niveauer. NFF har desuden påpeget, at de norske myndigheder gentagne gange har understreget, at fodbold har en positiv virkning som et middel til social integration ⁽⁵⁵⁾.

Da klubberne, som påpeget af NFF, tilrettelægger fodboldaktiviteter for børn og unge, og dermed yder et uddannelsesmæssigt supplement på sportsområdet og skaber muligheder for social integration og mobilitet, mener Tilsynsmyndigheden, at Bryne FK's tilrettelæggelse af fritidsfodbold kan betragtes som en opgave, der udføres i almenhedens interesse i lighed med uddannelsesaktiviteter. Sådanne aktiviteter skal derfor ikke betragtes som økonomiske aktiviteter som omhandlet i EØS-aftalens statsstøtteregler.

På baggrund af ovenstående konkluderer Tilsynsmyndigheden, at Bryne FK ikke kan betragtes som en virksomhed i statsstøttereglernes forstand, når det gælder dens aktiviteter inden for amatør fodbold.

c) Ingen fordel for klubbens økonomiske aktiviteter

Europa-Kommissionen har fastslået, at der ikke er tale om statsstøtte, hvis sportsklubber, der udøver både økonomiske og ikke-økonomiske aktiviteter, fører særskilte regnskaber og dermed sikrer, at de økonomiske aktiviteter ikke opnår nogen fordele ⁽⁵⁶⁾. Det næste trin i vurderingen er derfor spørgsmålet om, hvorvidt fordelene ved overdragelsen af ejendommen til en pris under den anslåede markedspris faktisk begunstige klubbens økonomiske aktiviteter.

Som udgangspunkt skal det bemærkes, at klubben på transaktionstidspunktet bestod af to retlige enheder, nemlig Bryne FK og Bryne Fotball ASA. Opgavefordelingen og de økonomiske forbindelser mellem de to enheder blev fastsat i en samarbejdsaftale, som klubben og selskabet indgik i 2000.

I henhold til samarbejdsaftalen mellem de to enheder var Bryne Fotball ASA ansvarlig for udøvelsen af økonomiske aktiviteter, såsom sponsoraftaler, salg af medie- og tv-rettigheder samt reklameplads på stadionet, salg og licensering af supporterartikler, kommerciel udnyttelse af spillerne og klubbens navn og logo, billetsalget til klubbens hjemmekampe og kontrakter vedrørende bingovirksomhed (punkt 2.1).

⁽⁵¹⁾ Sag nr. 485026 (bemærkninger fra Bryne FK.)

⁽⁵²⁾ Sag 13-76, Donà mod Mantero, Sml. 1976, s. 1333, præmis 12.

⁽⁵³⁾ Sag nr. 485026 (bemærkninger fra Bryne fodboldklub).

⁽⁵⁴⁾ Sag N 118/00, Offentlig støtte til professionelle sportsklubber (Frankrig).

⁽⁵⁵⁾ Sag nr. 484855, bemærkninger fra det norske fodboldforbund — den 3. juli 2008.

⁽⁵⁶⁾ Se Kommissionens beslutning i sag N 118/00, op.cit.

Bryne FK var til gengæld ansvarlig for alle sportsrelaterede forhold, såsom træningen og kampene, alle officielle pligter i henhold til NFF's regler, forskellige aktiviteter vedrørende tilvejebringelse af kapital til klubbens amatørafdeling og driften af det pågældende stadion, bortset fra reklamevirksomhed.

Selv om Bryne FK formelt var arbejdsgiver for de professionelle spillere og hjælpepersonalet og den formelle part i aftaler om salg, køb og leje af spillere, blev alle de finansielle forpligtelser i denne forbindelse⁽⁵⁷⁾ varetaget af Bryne Fotball ASA. Desuden ville eventuelle nettoindtægter efter dækning af alle finansielle udgifter tilfalde Bryne Fotball ASA (punkt 4.2). Endelig blev det administrative personale ansat og aflønnet af Bryne Fotball ASA (punkt 5.1).

I henhold til aftalen henhørte stadionet som sådant under Bryne FK. Bryne Fotball ASA skulle betale Bryne FK 150 000 NOK om året for brug af stadionet generelt og 10 000 NOK for hver officiel kamp (punkt 4.2). Bryne Fotball ASA skulle også betale Bryne FK et årligt gebyr for retten til at anvende klubbens navn og logo samt den kommercielle udnyttelse af spillerne (punkt 4.3). Klubben skulle også have betaling, når det professionelle hold brugte Bryne FK's aktiver, såsom stadionet og klubbens navn og logo. Bryne FK hævder i sine bemærkninger til Tilsynsmyndigheden, at der var tale om et markedsbaseret gebyr, men fremlagde ingen dokumentation for beregningen af det.

I kraft af samarbejdsaftalen kunne Bryne FK siges at udøve en række supplerende aktiviteter vedrørende tilvejebringelse af kapital, især udlejning af stadionet og sit navn og logo til Bryne Fotball ASA. Disse aktiviteter er af en sådan art, at de principielt kan finde sted på et konkurrenceudsat marked og dermed falde ind under definitionen af en økonomisk aktivitet. I den foreliggende sag skulle aktieselskabets betaling for brug af stadionet og klubbens navn og logo sikre, at midler, som tog sigte på at tilgodese fritidsfodbolden, ikke på nogen måde kom til at støtte de professionelle fodboldaktiviteter. Indtægter, som Bryne FK opnåede herved, ser derfor ud til at være kanaliseret tilbage til klubbens aktiviteter vedrørende amatør fodbold.

Som det fremgår af ovenstående, blev alle omkostninger ved det professionelle hold afholdt af Bryne Fotball ASA, og Bryne FK får betaling, når det professionelle hold benytter dens aktiver. Det skal også bemærkes, at alle kommercielle aktiviteter (såsom

reklamevirksomhed osv.) vedrørende det professionelle fodboldhold finder sted inden for Bryne Fotball ASA⁽⁵⁸⁾. Som nævnt ovenfor, var det i henhold til aftalen med Time kommune Bryne FK, ikke Bryne Fotball ASA, der fik stadionet. Under disse omstændigheder mener Tilsynsmyndigheden, at samarbejdsaftalen sikrer, at en eventuel støtte til Bryne FK ikke kom de professionelle fodboldaktiviteter eller kommercielle aktiviteter i forbindelse hermed til gode, da regnskaberne for disse aktiviteter blev ført adskilt fra Bryne FK's.

Tilsynsmyndigheden bemærker desuden, at Bryne FK har fremført, at alle dens egne aktiviteter finder sted på dens stadion, hvoraf aktiviteterne på amatørområdet tegner sig for helt op til 89 %. Det betyder, at ejendommen fortrinsvis anvendes til klubbens egne kerneaktiviteter, dvs. tilbud om fritidsfodbold i lokalområdet, især til børn og unge.

Tilsynsmyndigheden finder under disse omstændigheder, at Bryne FK's indtægtsskabende aktiviteter klart er af supplerende og underordnet karakter i forhold til klubbens hovedformål⁽⁵⁹⁾.

Hvad angår udlejning af det pågældende fodboldstadion, konstaterer Tilsynsmyndigheden desuden, at det har begrænsede siddepladser og ikke er beliggende i et større byområde. Det kan derfor se ud til, at brugen af det pågældende stadion ikke ville være af væsentlig interesse for andre parter end Bryne Fotball ASA, kun ville medføre beskedne indtægter og dermed være af begrænset interesse for profitsøgende private investorer. Som nævnt specifikt i OPAK's rapport er det vigtigt at bemærke, at der ikke er nogen kommercielle områder knyttet dertil, og at stadionområdet derfor ikke konkurrerer med indkøbscentre eller kontorbygninger i området.

I foråret 2004, dvs. ca. et halvt år efter transaktionen, indstillede Bryne Fotball ASA sin virksomhed, og de professionelle aktiviteter blev overdraget til Bryne FK. Bryne FK har desuden bekræftet, at klubben ikke fører særskilte regnskaber for de forskellige aktiviteter i klubben.

⁽⁵⁷⁾ Disse forpligtelser omfatter især betaling af købsprisen for samt lønninger og andre vederlag til spillerne, trænerne og hjælpepersonalet. Selskabet skulle også betale socialsikringsbidragene for de ansatte og dække omkostningerne ved køb og vedligeholdelse af udstyr, træningsweekender, rejseomkostninger i forbindelse med udekampe og træning samt leje af baner og lokaliteter.

⁽⁵⁸⁾ Den samarbejdsaftale, der gjaldt på det pågældende tidspunkt, indebar, at det var Bryne Fotball ASA, ikke Bryne FK, der var ansvarlig for sponsoraftaler, salget af tv- og medierettigheder, levering af reklameplads på stadionet, salg og licensering af supporterartikler og den kommercielle udnyttelse af spillerne og klubbens navn og logo. Bryne Fotball ASA var desuden ansvarlig for billetsalget til klubbens hjemmekampe. Selv om salg og køb af professionelle spillere indgik som en del af Bryne FK's opgaver og ansvarsområder efter aftalens punkt 2.5, var det Bryne Fotball ASA, der var ansvarlig for betalingen af købsprisen for spillerne og deres lønninger. Det ser derfor ud til, at de aktiviteter, som ifølge Tilsynsmyndigheden er af økonomisk art og vil kunne påvirke samhandelen og konkurrencevilkårene inden for EØS, fandt sted inden for Bryne Fotball ASA på transaktionstidspunktet.

⁽⁵⁹⁾ Kommissionens sag N 558/05 — Støtte til professionelle organisationer (Polen). Desuden blev det fastslået i sag nr. N 234/07 — Fremme af F&U&I (Spanien), punkt 38, at forskningsinstitutioner, som ikke primært udøver økonomiske aktiviteter, alligevel kan udføre forskningsarbejde for virksomheder mod betaling, uden at de derved betegnes som virksomheder i statsstøttereglerens forstand.

Da overdragelsen af en ejendom er en engangsforanstaltning, er ovennævnte vurdering baseret på klubbens struktur på transaktionstidspunktet. Det ville være berettiget at foretage en vurdering af de mulige afsmittende virkninger til klubbens økonomiske aktiviteter efter fusionen, hvis der var tegn på, at begivenhedsforløbet i realiteten tog sigte på at omgå statsstøttereglerne ved at kanalisere den økonomiske fordel gennem en ikke-økonomisk enhed. I den foreliggende sag har Tilsynsmyndigheden ingen oplysninger, der tyder på, at den efterfølgende fusion mellem Bryne FK og Bryne Fotball ASA var planlagt på overdragelsestidspunktet, var knyttet til klubbens erhvervelse af jorden eller på anden måde tog sigte på at omgå EØS-aftalens statsstøtteregler.

Tilsynsmyndigheden konkluderer derfor, at støtten til Bryne FK via overdragelsen af den jord, hvor stadionet var anlagt, ikke kom klubbens økonomiske aktiviteter til gode.

4.3. KONKLUSION MED HENSYN TIL OVERDRAGELSEN AF EJENDOMSNR. 2/70 OG 2/32 TIL BRYNE FK

På baggrund af ovenstående konkluderer Tilsynsmyndigheden, at overdragelsen af ejendommen til Bryne KF ikke omfattede statsstøtte som omhandlet i EØS-aftalens artikel 61, stk. 1.

5. KONKLUSION

På grundlag af ovenstående vurdering konkluderer Tilsynsmyndigheden, at det ikke kan påvises, at nogen af de tre transaktioner, som denne beslutning vedrører, omfattede statsstøtte som omhandlet i EØS-aftalens artikel 61, stk. 1 —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

EFTA-Tilsynsmyndigheden mener ikke, at Time kommunes salg af de ejendomme, der er tinglyst under nummer 1/151, 1/301, 1/630 (til Grunnsteinen), 4/165 (til Bryne Industripark AS) og 2/72 og 2/32 til Bryne FK, udgjorde statsstøtte som omhandlet i EØS-aftalens artikel 61.

Artikel 2

Denne beslutning er rettet til Kongeriget Norge.

Artikel 3

Kun den engelske udgave er autentisk.

Udfærdiget i Bruxelles, den 23. juli 2009.

På EFTA-Tilsynsmyndighedens vegne

Per SANDERUD
Formand

Kristján A. STEFÁNSSON
Medlem af Kollegiet

ABONNEMENTSPRISER 2011 (ekskl. moms, inkl. normale forsendelsesomkostninger)

EU-Tidende, L- + C-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	1 100 EUR pr. år
EU-Tidende, L- + C-udgaven, papirudgave + årlig dvd	22 officielle EU-sprog	1 200 EUR pr. år
EU-Tidende, L-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	770 EUR pr. år
EU-Tidende, L- + C-udgaven, månedlig kumulativ dvd	22 officielle EU-sprog	400 EUR pr. år
Supplement til EUT (S-udgaven), udbud og offentlige kontrakter, dvd, 1 udgave pr. uge	Flersproget: 23 officielle EU-sprog	300 EUR pr. år
EU-Tidende, C-udgaven — udvælgelsesprøver	Sprog iht. udvælgelsesprøve(r)	50 EUR pr. år

Den Europæiske Unions Tidende, der udkommer på EU's officielle sprog, fås i abonnement i 22 sprogudgaver. EU-Tidende omfatter L-udgaven (retsforskrifter) og C-udgaven (meddelelser og oplysninger).

Der abonneres særskilt på hver sprogudgave.

I henhold til Rådets forordning (EF) nr. 920/2005, offentliggjort i EU-Tidende L 156 af 18. juni 2005, er Den Europæiske Unions institutioner midlertidigt fritaget for forpligtelsen til at udarbejde og offentliggøre alle retsakter på irsk. Irske udgaver af EU-Tidende vil derfor blive markedsført særskilt.

Abonnementet på supplementet til EU-Tidende (S-udgaven (udbud og offentlige kontrakter)) omfatter alle udgaver på de 23 officielle sprog på én dvd.

Abonnenter på *Den Europæiske Unions Tidende* kan uden ekstra omkostninger rekvirere eksemplarer af diverse bilag til EU-Tidende (C ... A-udgaver). Abonnenterne gøres opmærksom på udgivelsen af bilagene ved hjælp af »meddelelser til læserne« i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Salg og abonnementer

Betalingsabonnementer på diverse tidsskrifter, som f.eks. *Den Europæiske Unions Tidende*, kan købes gennem vore salgsganter. Listen over salgsganterne findes på internettet:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) giver direkte og gratis adgang til EU-retten. Via dette netsted kan man konsultere *Den Europæiske Unions Tidende*, og netstedet indeholder endvidere traktaterne, retsforskrifter, retspraksis og forberedende retsakter.

Yderligere oplysninger om Den Europæiske Union findes på: <http://europa.eu>



Den Europæiske Unions Publikationskontor
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

DA