

# Επίσημη Εφημερίδα L 123

## της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Έκδοση  
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

54ο έτος  
12 Μαΐου 2011

Περιεχόμενα

### II Μη νομοθετικές πράξεις

#### ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 453/2011 του Συμβουλίου, της 4ης Μαΐου 2011, για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές φουρφουραλδεΐδης καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας μετά από επανεξέταση ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1225/2009 ..... 1
- ★ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 454/2011 της Επιτροπής, της 5ης Μαΐου 2011, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες» του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος <sup>(1)</sup> ..... 11
- Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 455/2011 της Επιτροπής, της 11ης Μαΐου 2011, σχετικά με τον καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον προσδιορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών ..... 68
- Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 456/2011 της Επιτροπής, της 11ης Μαΐου 2011, σχετικά με την τροποποίηση των αντιπροσωπευτικών τιμών και των ποσών των πρόσθετων εισαγωγικών δασμών για ορισμένα προϊόντα του τομέα της ζάχαρης, που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 867/2010 για την περίοδο 2010/11 ..... 70

Τιμή: 4 EUR

(Συνέχεια στην επόμενη σελίδα)

<sup>(1)</sup> Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

EL

Οι πράξεις των οποίων οι τίτλοι έχουν τυπωθεί με λευκά στοιχεία αποτελούν πράξεις τρεχούσης διαχείρισεως που έχουν θεσπισθεί στο πλαίσιο της γεωργικής πολιτικής και είναι γενικά περιορισμένης χρονικής ισχύος.

Οι τίτλοι όλων των υπολοίπων πράξεων έχουν τυπωθεί με μαύρα στοιχεία και επισημαίνονται με αστερίσκο.

IV Πράξεις θεσπισθείσες πριν από την 1η Δεκεμβρίου 2009, δυνάμει της συνθήκης ΕΚ, της συνθήκης ΕΕ και της συνθήκης Ευρατόμ

- ★ Απόφαση της Εποπτεύουσας Αρχής της ΕΖΕΣ αριθ. 343/09/COL, της 23ης Ιουλίου 2009, σχετικά με τις συναλλαγές επί ακινήτων τις οποίες συνήψε ο Δήμος Tīme για τα ακίνητα υπ' αριθ. 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70, 2/32 (Νορβηγία) ..... 72

---

Διορθωτικά

- ★ Διορθωτικό στην οδηγία 2011/8/ΕΕ της Επιτροπής, της 28ης Ιανουαρίου 2011, για την τροποποίηση της οδηγίας 2002/72/ΕΚ όσον αφορά τον περιορισμό της χρήσης της Bisphenol Α στα πλαστικά βρεφικά μπιμπερό (ΕΕ L 26 της 29.1.2011) ..... 86

## II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

## ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 453/2011 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 4ης Μαΐου 2011

για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές φουρφουραλδεΐδης καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας μετά από επανεξέταση ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1225/2009

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1225/2009 του Συμβουλίου, της 30ής Νοεμβρίου 2009, για την άμυνα κατά των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ εκ μέρους χωρών μη μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας <sup>(1)</sup> («βασικός κανονισμός»), και ιδίως το άρθρο 11 παράγραφοι 2 και 5 και το άρθρο 9 παράγραφος 4,

Έχοντας υπόψη την πρόταση που υπέβαλε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή («Επιτροπή»), κατόπιν διαβούλευσης με τη συμβουλευτική επιτροπή,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

## Α. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

## 1. Ισχύοντα μέτρα

- (1) Κατόπιν έρευνας αντιντάμπινγκ («αρχική έρευνα»), το Συμβούλιο επέβαλε, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 95/95 <sup>(2)</sup>, οριστικό δασμό αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές φουρφουραλδεΐδης καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας («ΛΔΚ») («οριστικά μέτρα αντιντάμπινγκ»). Ο ειδικός δασμός ανερχόταν σε 352 ευρώ ανά τόνο.
- (2) Ύστερα από ενδιάμεση επανεξέταση τον Μάιο του 1997, βάσει αίτησης ενός κινέζου εξαγωγέα, τα μέτρα διατηρήθηκαν, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2722/1999 του Συμβουλίου <sup>(3)</sup>, για μια περαιτέρω τετραετία.

- (3) Τον Απρίλιο του 2005, ύστερα από επανεξέταση ενόψει λήξης της ισχύος των μέτρων, το Συμβούλιο με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 639/2005 <sup>(4)</sup> παρέτεινε τα μέτρα για μια περαιτέρω πενταετία.

## 2. Αίτηση επανεξέτασης λόγω της επικείμενης λήξης της ισχύος των μέτρων

- (4) Μετά τη δημοσίευση ανακοίνωσης για την επικείμενη λήξη <sup>(5)</sup> της ισχύος των οριστικών μέτρων αντιντάμπινγκ, η Επιτροπή έλαβε, στις 28 Ιανουαρίου 2010, αίτηση έναρξης επανεξέτασης των εν λόγω μέτρων, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού. Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε από δύο παραγωγούς της Ένωσης, της εταιρείας Lenzing AG και Tanin Sevnica kemična industrija d.d. («αιτούντες»), οι οποίες εκπροσωπούν σημαντικό ποσοστό, στη συγκεκριμένη περίπτωση περισσότερο από το 50 %, της παραγωγής φουρφουραλδεΐδης της Ένωσης.

- (5) Η αίτηση βασίστηκε στον λόγο ότι η λήξη των μέτρων θα κατέληγε ενδεχομένως στη συνέχιση του ντάμπινγκ και στην επανάληψη της ζημίας για τον κλάδο παραγωγής της Ένωσης («ΚΠΕ»).

## 3. Έναρξη επανεξέτασης ενόψει της λήξης της ισχύος των μέτρων

- (6) Η Επιτροπή, αφού διαπίστωσε ότι υφίστανται επαρκή στοιχεία για την έναρξη επανεξέτασης ενόψει της λήξης της ισχύος των μέτρων και έπειτα από διαβούλευση με τη συμβουλευτική επιτροπή, ανήγγειλε, στις 27 Απριλίου 2010, με ανακοίνωση που δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* <sup>(6)</sup> («ανακοίνωση έναρξης»), την έναρξη επανεξέτασης ενόψει της λήξης της ισχύος των μέτρων, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 51.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 15 της 21.1.1995, σ. 11.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 328 της 22.12.1999, σ. 1.

<sup>(4)</sup> ΕΕ L 107 της 28.4.2005, σ. 1.

<sup>(5)</sup> ΕΕ C 16 της 22.1.2010, σ. 40.

<sup>(6)</sup> ΕΕ C 107 της 27.4.2010, σ. 10.

#### 4. Έρευνα

##### 4.1. Περίοδος της έρευνας

- (7) Η έρευνα με αντικείμενο την πιθανότητα συνέχισης του ντάμπινγκ κάλυψε την περίοδο από την 1η Απριλίου 2009 έως τις 31 Μαρτίου 2010 («περίοδος έρευνας για την επανεξέταση» ή «ΠΕΕ»). Η εξέταση των τάσεων που είχαν σημασία για την εκτίμηση της πιθανότητας συνέχισης της ζημίας κάλυψε την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2007 έως το τέλος της περιόδου έρευνας επανεξέτασης («υπό εξέταση περίοδος»).

##### 4.2. Μέρη τα οποία αφορούσε η παρούσα έρευνα

- (8) Η Επιτροπή ενημέρωσε επίσημα τους αιτούντες, τους παραγωγούς-εξαγωγείς στην ενδιαφερόμενη χώρα, τους εισαγωγείς, τους χρήστες που είναι γνωστό ότι ενδιαφέρονται και τους εκπροσώπους της χώρας εξαγωγής σχετικά με την έναρξη της επανεξέτασης λόγω της λήξης της ισχύος των μέτρων.

- (9) Τα ενδιαφερόμενα μέρη είχαν τη δυνατότητα να εκθέσουν γραπτώς τις απόψεις τους και να ζητήσουν ακρόαση εντός της προθεσμίας που προβλεπόταν στην ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας. Δόθηκε η δυνατότητα ακρόασης σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη τα οποία υπέβαλαν σχετική αίτηση και απέδειξαν ότι είχαν ιδιαίτερους λόγους να τύχουν ακρόασης.

##### 4.3. Δειγματοληψίες

- (10) Λόγω του εμφανώς μεγάλου αριθμού παραγωγών-εξαγωγών της ΛΔΚ, θεωρήθηκε σκόπιμο, σύμφωνα με το άρθρο 17 του βασικού κανονισμού, να εξεταστεί αν θα έπρεπε να χρησιμοποιηθεί δειγματοληψία. Για να μπορέσει η Επιτροπή να αποφασίσει κατά πόσον είναι αναγκαία η δειγματοληψία και, εφόσον είναι, να επιλέξει ένα δείγμα, ζητήθηκε από τα ανωτέρω μέρη να αναγγελθούν εντός δεκαπέντε ημερών από την έναρξη της επανεξέτασης και να παράσχουν στην Επιτροπή τις πληροφορίες που ζητούνται στην ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας. Δεδομένου ότι κανένας παραγωγός-εξαγωγέας δεν προσφέρθηκε να συνεργαστεί, δεν ήταν αναγκαίο να γίνει δειγματοληψία.

##### 4.4. Επαλήθευση των πληροφοριών που ελήφθησαν

- (11) Η Επιτροπή έστειλε ερωτηματολόγια σε όλα τα μέρη που είναι γνωστό ότι ενδιαφέρονται ή που αναγγέλθηκαν εντός της προθεσμίας που καθορίζεται στην ανακοίνωση έναρξης.
- (12) Απαντήσεις στα ερωτηματολόγια διαβίβασαν οι δύο παραγωγοί της Ένωσης, ένας εισαγωγέας/χρήστης και ένας παραγωγός στην ανάλογη χώρα, την Αργεντινή. Κανένας από τους παραγωγούς-εξαγωγείς της Κίνας δεν συνεργάστηκε στην τρέχουσα έρευνα.

- (13) Η Επιτροπή αναζήτησε και επαλήθευσε όλα τα στοιχεία που έκρινε απαραίτητα για τον προσδιορισμό, αφενός, της πιθανής συνέχισης ή επανάληψης του ντάμπινγκ και της επακόλουθης ζημίας και, αφετέρου, του συμφέροντος της Ένωσης. Πραγματοποιήθηκαν επισκέψεις επαλήθευσης στις εγκαταστάσεις των ακόλουθων ενδιαφερόμενων μερών:

##### α) Παραγωγοί της Ένωσης

— Lenzing AG, («Lenzing»), Αυστρία

— Tanin Sevnica kemicka industrija d.d. («Tanin»), Σλοβενία

##### β) Μη συνδεδεμένος εισαγωγέας/χρήστης

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

#### B. ΥΠΟ ΕΞΕΤΑΣΗ ΠΡΟΪΟΝ ΚΑΙ ΟΜΟΙΕΙΔΕΣ ΠΡΟΪΟΝ

##### 1. Το υπό εξέταση προϊόν

- (14) Το υπό εξέταση προϊόν το οποίο αποτελεί το αντικείμενο της επανεξέτασης είναι το ίδιο με το προϊόν της αρχικής έρευνας και των ακόλουθων επανεξετάσεων που μνημονεύονται στις αιτιολογικές σκέψεις 2 και 3 ανωτέρω· συγκεκριμένα πρόκειται για τη φουρφουραλδεύδη καταγωγής ΛΔΚ, το οποίο εμπίπτει στον κωδικό ΣΟ 2932 12 00 («υπό εξέταση προϊόν»). Η φουρφουραλδεύδη είναι επίσης γνωστή ως 2-φουραλδεύδη ή φουρφουράλη.

- (15) Η φουρφουραλδεύδη είναι υγρό ανοικτού κίτρινου χρώματος με χαρακτηριστική έντονη οσμή, το οποίο λαμβάνεται με την επεξεργασία διαφόρων ειδών γεωργικών αποβλήτων. Η φουρφουραλδεύδη έχει δύο κυρίως εφαρμογές: ως επιλεκτικός διαλύτης κατά τη διύλιση πετρελαίου για την παραγωγή λιπαντικών ελαίων και ως πρώτη ύλη η οποία μεταποιείται σε φουρφουρική αλκοόλη, η οποία χρησιμοποιείται για την παρασκευή συνθετικής ρητίνης για μήτρες χυτηρίου.

##### 2. Ομοιείδες προϊόν

- (16) Όπως και σε προηγούμενες έρευνες, με την παρούσα έρευνα διαπιστώθηκε ότι η φουρφουραλδεύδη που παράγεται στη ΛΔΚ και εξάγεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η φουρφουραλδεύδη που παράγεται και πωλείται στην εγχώρια αγορά της ανάλογης χώρας, της Αργεντινής, καθώς και η φουρφουραλδεύδη που παράγεται και πωλείται στην Ένωση από τους παραγωγούς της Ένωσης, παρουσιάζουν τα ίδια βασικά φυσικά και χημικά χαρακτηριστικά και προσορίζονται για τις ίδιες βασικές χρήσεις. Ως εκ τούτου, θεωρήθηκαν ομοιείδη προϊόντα κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού.

#### Γ. ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΣΥΝΕΧΙΣΗΣ ΤΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ ΝΤΑΜΠΙΝΓΚ

- (17) Σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, εξετάστηκε αν η λήξη της ισχύος των μέτρων θα οδηγούσε ενδεχομένως στη συνέχιση ή στην επανάληψη του ντάμπινγκ.

## 1. Γενικές παρατηρήσεις

(18) Από τους 34 κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς με τους οποίους επικοινωνήσε η Επιτροπή κατά τη διαδικασία έναρξης, κανένας δεν συνεργάστηκε κατά την έρευνα και κανείς τους δεν απέστειλε σχετικές πληροφορίες. Κατά συνέπεια, τα πορίσματα σχετικά με την πιθανότητα συνέχισης ή επανάληψης του ντάμπινγκ που παρατίθενται στη συνέχεια χρειάστηκε να βασιστούν στα διαθέσιμα γεγονότα, ιδιαίτερα στις πληροφορίες που υπέβαλε ο συνεργασθείς εισαγωγέας/βιομηχανικός χρήστης, σε στοιχεία της Eurostat, σε επίσημες στατιστικές εξαγωγών της ΛΔΚ και σε πληροφορίες που περιλαμβάνονται στην αίτηση επανεξέτασης.

## 2. Ανάλογη χώρα

(19) Δεδομένου ότι η ΛΔΚ αποτελεί οικονομία σε μετάβαση, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού η κανονική αξία καθορίζεται με βάση την τιμή ή την κατασκευασμένη αξία σε μια τρίτη χώρα με κατάλληλη οικονομία αγοράς («ανάλογη χώρα») ή με βάση την τιμή που η ανάλογη χώρα εφαρμόζει έναντι άλλων χωρών, συμπεριλαμβανομένης της Ένωσης, ή, όταν τίποτε από τα παραπάνω δεν είναι εφικτό, με βάση οποιοδήποτε άλλο εύλογο δεδομένο, όπως είναι η πράγματι πληρωθείσα ή πληρωτέα τιμή του ομοειδούς προϊόντος στην Ένωση, αναπροσαρμοσμένη κατάλληλα, εφόσον χρειάζεται, για να συμπεριλαμβάνει εύλογο περιθώριο κέρδους.

(20) Όπως και κατά την αρχική έρευνα, στην ανακοίνωση έναρξης προτάθηκε η Αργεντινή ως κατάλληλη ανάλογη χώρα για τον καθορισμό της κανονικής αξίας. Μετά τη δημοσίευση της ανακοίνωσης έναρξης, δεν λήφθηκε κανένα σχόλιο σχετικά με την προτεινόμενη ανάλογη χώρα.

(21) Ένας παραγωγός φουρφουραλδεΐδης στην Αργεντινή συνεργάστηκε στην έρευνα παρέχοντας απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο. Η έρευνα έδειξε ότι η Αργεντινή είχε ανταγωνιστική αγορά για την φουρφουραλδεΐδη, με περίπου 90 % της προμήθειας της αγοράς να προέρχεται από την τοπική παραγωγή και το υπόλοιπο να καλύπτεται από εισαγωγές από τρίτες χώρες. Ο όγκος παραγωγής στην Αργεντινή συνιστά ποσοστό μεγαλύτερο του 70 % του όγκου των κινεζικών εξαγωγών του υπό εξέταση προϊόντος στην Ένωση για τελειοποίηση προς επανεξαγωγή. Η αγορά της Αργεντινής κρίθηκε κατά συνέπεια επαρκώς αντιπροσωπευτική για τον καθορισμό της κανονικής αξίας για τη ΛΔΚ.

(22) Κατά συνέπεια συνάγεται το συμπέρασμα, όπως και στην αρχική έρευνα, ότι η Αργεντινή συνιστά κατάλληλη ανάλογη χώρα σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού.

## 3. Ντάμπινγκ στις εισαγωγές που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ

### 3.1. Κανονική αξία

(23) Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, η κανονική αξία καθορίστηκε με

βάση τα στοιχεία που παραλήφθηκαν από τον συνεργαζόμενο παραγωγό της ανάλογης χώρας, δηλαδή βάσει της πράγματι πληρωθείσας ή πληρωτέας τιμής στην εγχώρια αγορά της Αργεντινής από μη συνδεδεμένους πελάτες, δεδομένου ότι οι πωλήσεις αυτές πραγματοποιήθηκαν κατά τις συνήθεις εμπορικές πράξεις.

(24) Κατά συνέπεια, η κανονική αξία καθορίστηκε ως η μέση σταθμισμένη τιμή των εγχώριων πωλήσεων που εφάρμοσε προς τους μη συνδεδεμένους πελάτες ο συνεργασθείς παραγωγός της Αργεντινής.

(25) Κατ' αρχάς, εξακριβώθηκε κατά πόσον οι συνολικές εγχώριες πωλήσεις του ομοειδούς προϊόντος προς ανεξάρτητους πελάτες ήταν αντιπροσωπευτικές σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, δηλαδή εάν αντιπροσώπευαν τουλάχιστον το 5 % του συνολικού όγκου πωλήσεων του υπό εξέταση προϊόντος όταν εξάγεται στην Ένωση. Οι εγχώριες πωλήσεις του μοναδικού συνεργασθέντα παραγωγού της Αργεντινής θεωρήθηκαν αρκετά αντιπροσωπευτικές κατά την ΠΕΕ.

(26) Η Επιτροπή, στη συνέχεια, εξέτασε κατά πόσο πρέπει να θεωρηθεί ότι οι εγχώριες πωλήσεις του ομοειδούς προϊόντος πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο συνήθων εμπορικών πράξεων, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού. Για τον σκοπό αυτό, καθορίστηκε για το ομοειδές προϊόν που πωλείται στην αγορά της Αργεντινής το ποσοστό επικερδών εγχώριων πωλήσεων σε ανεξάρτητους πελάτες κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ. Δεδομένου ότι όλες οι πωλήσεις του ομοειδούς προϊόντος κατά την ΠΕΕ ήταν επικερδείς, η κανονική τιμή βασίστηκε στο σταθμισμένο μέσο όρο όλων των εγχώριων πωλήσεων.

### 3.2. Τιμή εξαγωγής

(27) Καθώς κανένας από τους κινέζους εξαγωγείς προς την Ένωση δεν συνεργάστηκε κατά την έρευνα, οι τιμές εξαγωγής καθορίστηκαν βάσει των διαθέσιμων στοιχείων. Διαπιστώθηκε ότι η πλέον κατάλληλη βάση είναι τα στοιχεία που έδωσε ο συνεργαζόμενος εισαγωγέας και τα στοιχεία της Eurostat σε σχέση με τις εισαγωγές του υπό εξέταση προϊόντος στην Ένωση. Αν και οι εισαγωγές αυτές έγιναν στο πλαίσιο καθεστώτος τελειοποίησης προς επανεξαγωγή (ΚΤΕ) (η κινεζική φουρφουραλδεΐδη υπέστη περαιτέρω κατεργασία και μετετράπη σε φουρφουρική αλκοόλη προς εξαγωγή), δεν υπάρχουν λόγοι να πιστεύεται ότι οι εν λόγω εισαγωγές δεν αποτελούν εύλογη βάση καθορισμού των τιμών εξαγωγής.

### 3.3. Σύγκριση

(28) Για να εξασφαλιστεί ορθή σύγκριση μεταξύ της κανονικής αξίας και της τιμής εξαγωγής και σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 10 του βασικού κανονισμού, πραγματοποιήθηκαν οι δέουσες προσαρμογές για να ληφθούν υπόψη ορισμένες διαφορές στη μεταφορά και στην ασφάλιση, οι οποίες επηρεάζουν τις τιμές και τη δυνατότητα σύγκρισης των τιμών.



### 3.4. Περιθώριο ντάμπινγκ

- (29) Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 11 του βασικού κανονισμού, το περιθώριο ντάμπινγκ καθορίστηκε βάσει σύγκρισης της σταθμισμένης μέσης κανονικής αξίας με τις σταθμισμένες μέσες τιμές εξαγωγής στο ίδιο επίπεδο εμπορίου. Η σύγκριση αυτή έδειξε ότι υπάρχει σημαντικό ντάμπινγκ.

### 4. Εξέλιξη των εισαγωγών σε περίπτωση κατάργησης των μέτρων

- (30) Εκτός από την εξέταση της ύπαρξης ντάμπινγκ κατά την ΠΕΕ, εξετάστηκε επίσης η πιθανότητα συνέχισης του ντάμπινγκ στην περίπτωση κατάργησης των μέτρων. Δεδομένου ότι κανένας παραγωγός-εξαγωγέας στη ΛΔΚ δεν συνεργάστηκε στην έρευνα, τα κατωτέρω συμπεράσματα βασίζονται σε στοιχεία που διατίθενται σύμφωνα με το άρθρο 18 του βασικού κανονισμού, δηλαδή σε στοιχεία που παρείχε ο συνεργασθείς εισαγωγέας, σε στοιχεία της Eurostat, στα επίσημα στατιστικά στοιχεία για τις εξαγωγές της ΛΔΚ στην αίτηση επανεξέτασης.
- (31) Από την άποψη αυτή, αναλύθηκαν τα ακόλουθα στοιχεία: η εξέλιξη των εισαγωγών από τη ΛΔΚ στην Ένωση βάσει του ΚΤΕ, η εξέλιξη των κινεζικών εξαγωγών σε τρίτες χώρες και η πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα των Κινέζων παραγωγών.

#### 4.1. Εξέλιξη των εισαγωγών από τη ΛΔΚ

- (32) Σύμφωνα με τις επίσημες κινεζικές στατιστικές εξαγωγών, οι συνολικές παγκόσμιες εξαγωγές του υπό εξέταση προϊόντος από τη ΛΔΚ αυξήθηκαν κατά 117 % κατά την υπό εξέταση περίοδο. Η αύξηση αυτή απορροφήθηκε κυρίως από τις ΗΠΑ και τις αγορές άλλων τρίτων χωρών.
- (33) Όσον αφορά τις εξαγωγές προς την Ένωση, σύμφωνα με τη Eurostat και τα επαληθευμένα στοιχεία για τις εισαγωγές, πρέπει να επισημανθεί ότι κατά την ΠΕΕ το 99,9 % του συνόλου των εισαγωγών του υπό εξέταση προϊόντος από τη ΛΔΚ στην Ένωση έγιναν με σκοπό την τελειοποίηση προς επανεξαγωγή, ενώ το υπόλοιπο 0,1 % για ελεύθερη κυκλοφορία. Δεν έγιναν εισαγωγές για ελεύθερη κυκλοφορία το 2007, ούτε το 2008. Για την πληρότητα των στοιχείων, συνυπολογίστηκαν οι εισαγωγές για ελεύθερη κυκλοφορία στον συνολικό όγκο των εισαγωγών, ωστόσο μια λεπτομερής ανάλυση της εξέλιξης των τιμών των εν λόγω εισαγωγών κρίθηκε άνευ αντικειμένου λόγω των αμελητέων όγκων τους.
- (34) Ο όγκος των εισαγωγών από τη ΛΔΚ στο πλαίσιο του ΚΤΕ και της ελεύθερης κυκλοφορίας μειώθηκε κατά 67 % από το 2007 έως την ΠΕΕ, μείωση που συνέπεσε με την κάμψη της κατανάλωσης στην αγορά της Ένωσης κατά 24 % όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 45 κατωτέρω. Η κινεζική φουρφουραλδεΐδη που εισήχθη υπό το ΚΤΕ υπέστη περαιτέρω κατεργασία και μετετράπη σε φουρφουραλική

αλκοόλη η οποία στη συνέχεια εξήχθη. Δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με το πώς χρησιμοποιήθηκαν στην Ένωση οι εισαγωγές για ελεύθερη κυκλοφορία, μπορεί, ωστόσο, να θεωρηθεί εύλογα ότι, σε περίπτωση κατάργησης των μέτρων, τουλάχιστον ένα μέρος των εισαγωγών που τώρα πραγματοποιούνται υπό το ΚΤΕ θα μπορούσαν να γίνουν για ελεύθερη κυκλοφορία του προϊόντος ως έχει ή του τελικού προϊόντος επόμενου σταδίου (φουρφουραλικής αλκοόλης) που πωλείται στην αγορά της Ένωσης.

- (35) Η τιμή των κινεζικών εξαγωγών διαφέρει από αγορά σε αγορά κατά την περίοδο από το 2007 έως την ΠΕΕ. Μολονότι παρατηρήθηκε σημαντική μείωση της τιμής εξαγωγής στην Ένωση (κατά 11 %) κατά την περίοδο αυτή, σε άλλες εξαγωγικές αγορές σημειώθηκε αύξηση κατά περίπου 10 %. Είναι, ωστόσο, αξιοσημείωτο, ότι οι τιμές για την αγορά των ΗΠΑ κατά την ΠΕΕ κυμάνθηκε περίπου στο ίδιο επίπεδο με αυτό της Ένωσης, ενώ, σύμφωνα με τις κινεζικές στατιστικές εξαγωγών, οι εξαγωγές σε άλλες αγορές ήταν κατά 19 % πιο ακριβές ανά τόνο. Δεδομένου ότι το υπό εξέταση προϊόν είναι πολύ ομογενές, τέτοιες διαφορές στην τιμή μπορούν να αποδοθούν μόνο σε σκόπιμη στρατηγική τιμολόγησης των κινέζων εξαγωγέων για να επιτύχουν υψηλότερες τιμές και κέρδη σε αγορές με μικρότερο ανταγωνισμό σε σύγκριση με αγορές όπως η Ένωση και οι ΗΠΑ στις οποίες εφαρμόστηκαν χαμηλότερες τιμές. Δεδομένου ότι οι εξαγωγές στην Ένωση και στις ΗΠΑ αποτέλεσαν το 46 % των συνολικών κινεζικών εξαγωγών, εξάγεται το συμπέρασμα ότι η διάκριση αυτή ως προς την τιμή θα μπορούσε να διατηρηθεί, στην περίπτωση λήψης των δασμών, για να υποστηριχθεί το ντάμπινγκ τουλάχιστον στην αγορά της Ένωσης.

#### 4.2. Πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα των εξαγωγέων

- (36) Επειδή δεν υπάρχουν πολλές πληροφορίες για τον κινεζικό κλάδο παραγωγής φουρφουραλδεΐδης, τα παρακάτω συμπεράσματα βασίζονται κυρίως στις πληροφορίες που περιέχονται στην αίτηση επανεξέτασης.
- (37) Σύμφωνα με το αίτημα για επανεξέταση ενόψει λήξης της ισχύος των μέτρων, η κινεζική παραγωγή φουρφουραλδεΐδης αυξάνεται σταθερά από το 1999 και το 2009 ο όγκος παραγωγής έφθασε περίπου τους 320 000 τόνους. Το ποσοστό χρησιμοποίησης της κινεζικής παραγωγικής ικανότητας κυμαίνεται στο 94 %, που σημαίνει ότι υπάρχει μη χρησιμοποιούμενη ικανότητα της τάξης των 20 000 τόνων ετησίως στη ΛΔΚ, δηλαδή περίπου το μισό της συνολικής κατανάλωσης της Ένωσης. Πιστεύεται ότι σήμερα λειτουργούν στη ΛΔΚ περισσότερες από 200 μονάδες παραγωγής φουρφουραλδεΐδης, εκ των οποίων όλο και περισσότερες συμμετέχουν στις δραστηριότητες εξαγωγής.

- (38) Με βάση τα παραπάνω, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι, σε περίπτωση κατάργησης των μέτρων, μπορεί να αναμένεται εισόδος των εξαγωγών του υπό εξέταση προϊόντος από τη ΛΔΚ στην αγορά της Ένωσης σε σημαντικές ποσότητες πέρα του ΚΤΕ και, κατά πάσα πιθανότητα, συνέχισή του ντάμπινγκ.

### 5. Συμπέρασμα σχετικά με την πιθανότητα συνέχισης του ντάμπινγκ

- (39) Δεδομένης της μεγάλης παραγωγικής ικανότητας που διαθέτει η ΛΔΚ, της ικανότητας των Κινέζων παραγωγών να αυξήσουν γρήγορα τους όγκους παραγωγής και να τους διοχετεύσουν προς εξαγωγή, καθώς και της τιμολόγησης των εξαγωγών αυτών, είναι εύλογο να θεωρηθεί ότι η κατάργηση των μέτρων θα είχε ως αποτέλεσμα των εκ νέου έναρξη των εξαγωγών από τη ΛΔΚ στην Ένωση εκτός του ΚΤΕ.
- (40) Οι τρέχουσες τιμές εξαγωγών στο πλαίσιο του ΚΤΕ δεν επιβαρύνονται με το δασμό αντιντάμπινγκ. Έτσι, θεωρείται ότι οι τιμές αυτές είναι επίσης ενδεικτικές των μελλοντικών επιπέδων στα οποία θα κυμανθούν οι τιμές στην περίπτωση κατάργησης των μέτρων. Ως προς το σημείο αυτό, διαπιστώθηκε ότι οι τιμές των κινεζικών εξαγωγών στο πλαίσιο του ΚΤΕ αποτελούσαν αντικείμενο ντάμπινγκ και ήταν χαμηλότερες από τις τιμές των παραγωγών κατά 11 % κατά την ΠΕΕ, όπως περιγράφεται παρακάτω στην αιτιολογική σκέψη 69.
- (41) Με βάση τα πορίσματα που περιγράφηκαν ανωτέρω, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι οι εξαγωγές από τη ΛΔΚ εξακολουθούν να αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ και ότι υπάρχει η πιθανότητα συνέχισης του ντάμπινγκ στην αγορά της Ένωσης στην περίπτωση που λήξουν τα τρέχοντα μέτρα αντιντάμπινγκ.

#### Δ. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΝΩΣΙΑΚΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

- (42) Ο ΚΠΕ αποτελείται από δύο εταιρείες: την Lenzing AG (Αυστρία) και την Tanin Sevnica kemična industrija d.d. (Σλοβενία), οι οποίες από κοινού αντιστοιχούν στο 100 % της ενωσιακής παραγωγής του υπό εξέταση προϊόντος στην ΠΕΕ. Και οι δύο εταιρείες απάντησαν στα ερωτηματολόγια και συνεργάστηκαν πλήρως στην έρευνα. Με βάση τα στοιχεία αυτά, οι δύο παραγωγοί της Ένωσης αποτελούν τον κλάδο παραγωγής της Ένωσης κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 1 και του άρθρου 5 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού. Για λόγους εμπιστευτικότητας, τα στοιχεία σχετικά με τις επιδόσεις του ΚΠΕ παρατίθενται μόνο υπό μορφή δείκτη.
- (43) Ο ΚΠΕ, σε σύγκριση με την αρχική έρευνα, έχει αλλάξει σημαντικά. Η εταιρεία Furfural Español SA, νυν Nutrafur, ο ισπανός παραγωγός που υπέβαλε την αρχική καταγγελία το 1994, έπαυσε την παραγωγή τον Οκτώβριο του 2008. Η Nutrafur, η οποία υποστηρίζει την τωρινή αίτηση επανεξέτασης, δεν συνεργάστηκε στη διαδικασία αυτή. Ωστόσο, η Nutrafur εξακολουθεί να δραστηριοποιείται στην αγορά, ως εμπορικός εταίρος που αγόραζε το υπό εξέταση προϊόν από τους πρώην ανταγωνιστές της στην Ένωση. Τα στοιχεία για την παραγωγή της Nutrafur κατά τα έτη 2007 και 2008 τα οποία αναφέρονται στην αίτηση συμπεριλαμβάνονταν στην κατανάλωση της αγοράς της Ένωσης.

#### Ε. ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

##### 1. Κατανάλωση στην αγορά της Ένωσης

- (44) Η κατανάλωση φουρφουραλδεΐδης στην Ένωση καθορίστηκε με βάση τους όγκους πωλήσεων του ΕΚΠ στην αγορά της Ένωσης (συμπεριλαμβανομένων των πωλήσεων της Nutrafur ενώ παρήγαγε ακόμα φουρφουραλδεΐδη) συν τις εισαγωγές

στο πλαίσιο του ΚΤΕ από τη ΛΔΚ και τις εισαγωγές από άλλες τρίτες χώρες για ελεύθερη κυκλοφορία, με βάση τα επαληθευμένα στοιχεία του εισαγωγέα International Furan Chemicals BV («IFC») και της Eurostat. Καθώς η Eurostat δεν αποκαλύπτει τα πλήρη στοιχεία για λόγους εμπιστευτικότητας, τα στοιχεία της Eurostat χρησιμοποιήθηκαν μόνον για τις εισαγωγές από άλλες τρίτες χώρες εκτός της ΛΔΚ και της Δομινικανής Δημοκρατίας, διότι η εταιρεία IFC είναι ο μοναδικός εισαγωγέας φουρφουραλδεΐδης από τις πηγές αυτές.

- (45) Με βάση τα ανωτέρω, η κατανάλωση της Ένωσης μειώθηκε, κατά την εξεταζόμενη περίοδο, κατά 24 %, από 48 534 τόνους το 2007 σε περίπου 36 725 τόνους κατά την ΠΕΕ.

Πίνακας 1 — Κατανάλωση της Ένωσης

Έτος	2007	2008	2009	ΠΕΕ
Τόνοι	48 534	45 738	38 175	36 725
Δείκτης (2007=100)	100	94	79	76
Τάση από έτος σε έτος		- 6	- 15	- 3

Πηγή: Επαληθευμένες απαντήσεις του ΚΠΕ και της IFC στο ερωτηματολόγιο, αίτηση επανεξέτασης και Eurostat

#### 2. Εισαγωγές από τη ΛΔΚ

##### 2.1. Όγκος, μερίδιο αγοράς και τιμές

- (46) Σύμφωνα με τις κινεζικές στατιστικές εξαγωγών, κατά την ΠΕΕ πραγματοποιήθηκαν μόνο ορισμένες αμελητέες (2,5 τόννοι) κινεζικές εισαγωγές για ελεύθερη κυκλοφορία, οι περισσότερες από τις οποίες έγιναν στο πλαίσιο του ΚΤΕ. Ο όγκος των κινεζικών εξαγωγών στο πλαίσιο του ΚΤΕ μειώθηκε από 8 264 τόνους το 2007 σε 2 749 τόνους την ΠΕΕ, δηλαδή κατά 67 %. Το 2008 οι κινεζικές εισαγωγές υπό το ΚΤΕ άγγιξαν την υψηλότερη ποσότητα των 10 000 τόνων, η οποία μειώθηκε κατά τα επόμενα έτη. Κατά την υπό εξέταση περίοδο το κινεζικό μερίδιο αγοράς στο πλαίσιο του καθεστώτος ΚΤΕ μειώθηκε από 17 % σε 8 %, δηλαδή κατά 9 ποσοστιαίες μονάδες.
- (47) Η κινεζική τιμή υπό το ΚΤΕ μειώθηκε κατά 12 % από 774 ευρώ το 2007 σε 685 ευρώ κατά την ΠΕΕ.

Πίνακας 2 — Εισαγωγές από τη ΛΔΚ

Έτος	2007	2008	2009	ΠΕΕ
Τόνοι	8 264	10 002	5 159	2 749
Δείκτης (2007 = 100)	100	121	62	33
Τάση από έτος σε έτος		21	- 59	- 29
Μερίδιο αγοράς	17 %	22 %	14 %	7 %
Τιμή, EUR ανά τόνο	774	1 014	690	685
Δείκτης (2007 = 100)	100	131	89	88

Πηγή: Επαληθευμένη απάντηση της IFC στο ερωτηματολόγιο

### 3. Όγκος και τιμές εισαγωγών από άλλες τρίτες χώρες

- (48) Πρέπει να σημειωθεί ότι, όπως και κατά την αρχική έρευνα, οι εισαγωγές από τη Δομινικανή Δημοκρατία είναι εξ ολοκλήρου φορτία από μητρική εταιρεία προς την ευρωπαϊκή θυγατρική της με σκοπό την παραγωγή φουρφουριλικής αλκοόλης. Έτσι, οι τιμές που εφαρμόζονται κατά τις συναλλαγές αυτές είναι τιμές μεταφοράς μεταξύ συνδεδεμένων εταιρειών και δεν αντανακλούν τις πραγματικές τιμές της αγοράς. Σύμφωνα με την Eurostat, ο όγκος των εισαγωγών φουρφουραλδεύδης στην Ένωση από χώρες εκτός της ΛΔΚ, καθώς και οι μέσες τιμές τους, εξελίχθηκαν ως εξής:

**Πίνακας 3 — Εισαγωγές στην Ένωση από τη Δομινικανή Δημοκρατία**

Έτος	2007	2008	2009	ΠΕΕ
Τόνοι	32 003	27 662	24 996	25 959
Δείκτης (2007=100)	100	86	78	81
Τάση από έτος σε έτος		- 14	- 8	3
Μερίδιο αγοράς	66 %	60 %	65 %	71 %
Τιμή, EUR ανά τόνο	809	982	582	670
Δείκτης (2007=100)	100	121	72	83

**Πίνακας 4 — Εισαγωγές στην Ένωση από άλλες τρίτες χώρες**

Έτος	2007	2008	2009	ΠΕΕ
Τόνοι	1 687	1 583	1 226	1 158
Δείκτης (2007 = 100)	100	94	73	69
Τάση από έτος σε έτος		- 6	- 21	- 4
Μερίδιο αγοράς	3 %	3 %	3 %	3 %
Τιμή, EUR ανά τόνο	800	997	632	621
Δείκτης (2007 = 100)	100	125	79	78

- (49) Κατά την υπό εξέταση περίοδο οι όγκοι των εισαγωγών φουρφουραλδεύδης από τη Δομινικανή Δημοκρατία και άλλες τρίτες χώρες μειώθηκαν σημαντικά κατά 19 % και 31 % αντιστοίχως. Ωστόσο, παρά τη μείωση των εισαγωγών από τη Δομινικανή Δημοκρατία σημειώθηκε αύξηση στο μερίδιο αγοράς από 66 % σε 71 %. Ωστόσο, όλες οι εισαγωγές ενσωματώθηκαν στην παραγωγή φουρφουριλικής αλκοόλης από την ευρωπαϊκή θυγατρική του παραγωγού στη Δομινικανή Δημοκρατία. Επομένως, οι τιμές των συναλλαγών αυτών ήταν οι τιμές μεταφοράς μεταξύ συνδεδεμένων εταιρειών και δεν αντανακλούν τις πραγματικές τιμές της αγοράς.

#### 3.1. Όγκοι και τιμές των εξαγωγών από τη ΛΔΚ σε άλλες τρίτες χώρες

- (50) Κατά την υπό εξέταση περίοδο οι όγκοι των εξαγωγών αυξήθηκαν κατά 105 % (ποσοστό ισοδύναμο με περίπου το 9 %

των συνολικών πωλήσεων της Ένωσης κατά την ΠΕΕ). Επισημαίνεται ότι οι εξαγωγικές πωλήσεις του ΚΠΕ σε άλλες τρίτες χώρες πραγματοποιήθηκαν σε χαμηλές τιμές κατά την ΠΕΕ. Αυτό μπορεί να αποδοθεί στον ανταγωνισμό από την κινεζική φουρφουραλδεύδη που εξάγεται σε μεγάλες ποσότητες σε χαμηλές τιμές σε άλλες τρίτες χώρες.

**Πίνακας 5 — Όγκοι και τιμές των εξαγωγών του ΚΠΕ σε άλλες τρίτες χώρες**

Έτος	2007	2008	2009	ΠΕΕ
Ποσότητες - Δείκτης (2007 = 100)	100	136	211	205
Τάση από έτος σε έτος		36	75	- 6
Τιμές - Δείκτης (2007 = 100)	100	114	88	82
Τάση από έτος σε έτος		14	- 26	- 6

### 4. Οικονομική κατάσταση του ΚΠΕ

- (51) Η οικονομική κατάσταση του ΚΠΕ, δηλαδή των δύο εταιρειών Lenzing και Tanin, αναλύεται παρακάτω.

#### 4.1. Παραγωγή

- (52) Η συνολική παραγωγή του ΚΠΕ του υπό εξέταση προϊόντος αυξήθηκε κατά 14 % κατά την υπό εξέταση περίοδο.

**Πίνακας 6 — Παραγωγή της Ένωσης**

Έτος	2007	2008	2009	ΠΕΕ
Δείκτης (2007 = 100)	100	109	114	114
Τάση από έτος σε έτος		9	5	0

Πηγή: Επαληθευμένες απαντήσεις των παραγωγών της Ένωσης στο ερωτηματολόγιο

#### 4.2. Παραγωγική ικανότητα και χρησιμοποίησή της

- (53) Η συνολική παραγωγική ικανότητα του ΚΠΕ παρέμεινε σταθερή κατά τη διάρκεια της υπό εξέτασης περιόδου. Η χρησιμοποίηση του δυναμικού του ΚΠΕ αυξήθηκε κατά 12 ποσοστιαίες μονάδες από 85 % σε 97 %, γεγονός που σημαίνει ότι η παραγωγή είχε σχεδόν εξαντλήσει το δυναμικό της.

**Πίνακας 7 — Παραγωγική ικανότητα της Ένωσης**

Έτος	2007	2008	2009	ΠΕΕ
Δείκτης (2007=100)	100	100	100	100
Ποσοστό χρησιμοποίησης της παραγωγικής ικανότητας	85 %	92 %	96 %	97 %

Πηγή: Επαληθευμένες απαντήσεις των παραγωγών της Ένωσης στο ερωτηματολόγιο



## 4.3. Επίπεδο αποθεμάτων

- (54) Ο κατωτέρω πίνακας δείχνει ότι το επίπεδο των αποθεμάτων του ΚΠΕ αυξήθηκε κατά 26 % κατά την υπό εξέταση περίοδο. Η αύξηση των αποθεμάτων ήταν ιδιαίτερα υψηλή μεταξύ 2007 και 2008, οπότε τα αποθέματα αυξήθηκαν κατά 193 %.

Πίνακας 8 — Αποθέματα

Έτος	2007	2008	2009	ΠΕΕ
Δείκτης (2007 = 100)	100	293	165	126
Τάση από έτος σε έτος		193	- 128	- 40

Πηγή: Επαληθευμένες απαντήσεις των παραγωγών της Ένωσης στο ερωτηματολόγιο

## 4.4. Όγκοι πωλήσεων και μερίδιο αγοράς

- (55) Ο όγκος των πωλήσεων του ΚΠΕ σε μη συνδεδεμένους πελάτες της αγοράς της Ένωσης αυξήθηκε κατά το 13 % κατά την ΠΕΕ. Κατά συνέπεια, το μερίδιο αγοράς του ΚΠΕ αυξήθηκε κατά 5 εκατοστιαίες μονάδες κατά την ίδια περίοδο.

Πίνακας 9 — Όγκος πωλήσεων και μερίδιο αγοράς της Ένωσης

Έτος	2007	2008	2009	ΠΕΕ
Δείκτης (2007 = 100)	100	100	112	113
Διακύμανση μεριδίου αγοράς	10-20 %	10-20 %	14-24 %	15-25 %

Πηγή: Επαληθευμένες απαντήσεις των παραγωγών της Ένωσης στο ερωτηματολόγιο

## 4.5. Μέσες τιμές πώλησης

- (56) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, οι μέσες τιμές πώλησης που εφάρμοσε ο ΚΠΕ στην αγορά της Ένωσης μειώθηκε κατά 1 %. Το 2008 η μέση τιμή πώλησης έφθασε στο μέγιστο σημείο της σημειώνοντας αύξηση κατά 11 %, αλλά στη συνέχεια μειώθηκε γρήγορα το επόμενο έτος. Η ελαφρά μείωση των τιμών πώλησης πρέπει να εξεταστεί σε συνάρτηση με την αύξηση του 5 % του κόστους παραγωγής ανά μονάδα, γεγονός το οποίο δεν μπόρεσε να συνεκτιμήσει ο ΚΠΕ.

Πίνακας 10 — Μέση τιμή πώλησης στην Ένωση

Έτος	2007	2008	2009	ΠΕΕ
Δείκτης (2007=100)	100	111	98	99
Τάση από έτος σε έτος		11	- 13	1

Πηγή: Επαληθευμένες απαντήσεις των παραγωγών της Ένωσης στο ερωτηματολόγιο

## 4.6. Μέσο κόστος παραγωγής

- (57) Κατά την υπό εξέταση περίοδο το μέσο κόστος παραγωγής (ΜΚΠ) αυξήθηκε κατά 5 % κυρίως εξαιτίας της αύξησης της απασχόλησης και, επομένως, της αύξησης του συνολικού κόστους εργασίας.

Πίνακας 11 — Μέσο κόστος παραγωγής

Έτος	2007	2008	2009	ΠΕΕ
Δείκτης (2007 = 100)	100	105	105	105
Τάση από έτος σε έτος		5	0	0

Πηγή: Επαληθευμένες απαντήσεις των παραγωγών της Ένωσης στο ερωτηματολόγιο

## 4.7. Κερδοφορία και ταμειακή ροή

- (58) Τα κέρδη που πραγματοποιήσε ο ΚΠΕ μειώθηκαν σημαντικά κατά την υπό εξέταση περίοδο μαζί με την ταμειακή ροή, η οποία μειώθηκε κατά 56 %. Αυτό οφείλεται σε πίεση που ασκείται στις τιμές πώλησης, παρά την αύξηση τόσο της παραγωγής όσο και των πωλήσεων.

Πίνακας 12 — Κερδοφορία και ταμειακή ροή

Έτος	2007	2008	2009	ΠΕΕ
Δείκτης κερδοφορίας (2007 = 100)	100	175	- 7	- 4
Τάση από έτος σε έτος		75	- 182	3
Ταμειακή ροή - Δείκτης (2007 = 100)	100	144	49	44
Τάση από έτος σε έτος		44	- 95	- 5

Πηγή: Επαληθευμένες απαντήσεις των παραγωγών της Ένωσης στο ερωτηματολόγιο

## 4.8. Επενδύσεις, απόδοση των επενδύσεων και ικανότητα άντλησης κεφαλαίου

- (59) Οι επενδύσεις μειώθηκαν κατά 95 % στο διάστημα μεταξύ 2007 και ΠΕΕ. Η απόδοση των επενδύσεων, εκφρασμένη ως κέρδη/ζημιές του υπό εξέταση προϊόντος σε σχέση με την καθαρή λογιστική αξία των επενδύσεων, έχει μειωθεί σημαντικά κατά τη διάρκεια της περιόδου, ακολουθώντας την τάση των επενδύσεων. Ως αποτέλεσμα της μείωσης της αποδοτικότητας και της ταμειακής ροής, η ικανότητα του αιτούντος να συγκεντρώσει κεφάλαιο μειώθηκε σημαντικά κατά την υπό εξέταση περίοδο. Η επιδείνωση αυτή μπορεί επίσης να φανεί καθαρά στις επενδύσεις του αιτούντος, οι οποίες μειώθηκαν κατά 95 % κατά την υπό εξέταση περίοδο.

Πίνακας 13 — Επενδύσεις και απόδοση των επενδύσεων

Έτος	2007	2008	2009	ΠΕΕ
Δείκτης επενδύσεων (2007 = 100)	100	61	2	5
Τάση από έτος σε έτος		- 39	- 59	3
Δείκτης απόδοσης επενδύσεων (2007 = 100)	100	196	- 7	- 4
Τάση από έτος σε έτος		96	- 203	3

Πηγή: Επαληθευμένες απαντήσεις των παραγωγών της Ένωσης στο ερωτηματολόγιο

#### 4.9. Απασχόληση και παραγωγικότητα

- (60) Το επίπεδο απασχόλησης εντός του ΚΠΕ κατά την υπό εξέταση περίοδο αυξήθηκε κατά 8 %. Η παραγωγικότητα, μετρούμενη ως παραγωγή σε τόνους ανά εργαζόμενο, αυξήθηκε κατά 6 %. Ωστόσο, το συνολικό κόστος εργασίας του ενωσιακού κλάδου παραγωγής αυξήθηκε κατά 16 % κατά την υπό εξέταση περίοδο.

**Πίνακας 14 — Απασχόληση και παραγωγικότητα**

Έτος	2007	2008	2009	ΠΕΕ
Απασχόληση — Δείκτης	100	109	109	108
Παραγωγικότητα (τόνοι/εργαζόμενο) — Δείκτης	100	100	105	106
Κόστος εργασίας — Δείκτης	100	114	115	116

Πηγή: Επαληθευμένες απαντήσεις των παραγωγών της Ένωσης στο ερωτηματολόγιο

#### 4.10. Μέγεθος του περιθωρίου ντάμπινγκ

- (61) Δεδομένου του όγκου, του μεριδίου αγοράς και των τιμών των εισαγωγών σε τιμές ντάμπινγκ από τη ΛΔΚ, οι επιπτώσεις στον ΚΠΕ των πραγματικών περιθωρίων ντάμπινγκ δεν μπορούν να θεωρηθούν αμελητέες.

#### 4.11. Ανάκαμψη από τις συνέπειες πρακτικών ντάμπινγκ

- (62) Όπως φαίνεται από τη θετική εξέλιξη των περισσότερων δεικτών που παρατίθενται ανωτέρω, η οικονομική κατάσταση του ΚΠΕ έχει εν μέρει συνέλθει από τη ζημιογόνο επίδραση των εισαγωγών ντάμπινγκ καταγωγής της ΛΔΚ.

#### 4.12. Ανάπτυξη

- (63) Αν και η κατανάλωση της Ένωσης μειώθηκε κατά 24 % κατά την υπό εξέταση περίοδο, η παραγωγή, ο όγκος πωλήσεων και το μερίδιο αγοράς του ΚΠΕ αυξήθηκαν την ίδια περίοδο. Παράλληλα, μειώθηκαν ο όγκος και το μερίδιο αγοράς των εισαγωγών από τη ΛΔΚ. Ωστόσο, ο ΚΠΕ θα μπορούσε να ωφεληθεί από τα μέτρα σε έναν βαθμό, καθώς η κινεζική πίεση στις τιμές πώλησης δεν τους επέτρεψε να πραγματοποιήσουν κέρδη, ούτε να επιτύχουν το περιθώριο κέρδους τους.

#### 5. Συμπέρασμα για την οικονομική κατάσταση του ΚΠΕ

- (64) Η φουρφουραλδεύδη από τη Δομινικανή Δημοκρατία δεν είναι διαθέσιμη στην ελεύθερη αγορά της Ένωσης. Κατά συνέπεια, δεν βρέθηκαν ενδείξεις σχετικά με το ότι οι εν λόγω εισαγωγές ενδεχομένως συνέβαλαν στην επισφαλή θέση του ΚΠΕ. Όσον αφορά τις εισαγωγές από άλλες τρίτες χώρες, οι όγκοι τους μειώθηκαν σημαντικά σε τέτοια επίπεδα που, ακόμα και αν πραγματοποιούνται σε πολύ χαμηλές τιμές, ο αντίκτυπός τους δεν μπορεί να θεωρηθεί σημαντικός.

- (65) Τα μέτρα κατά της ΛΔΚ έχουν θετικό αντίκτυπο στην οικονομική κατάσταση του ΚΠΕ, αφού οι περισσότεροι από τους δείκτες ζημίας εμφάνισαν θετική εξέλιξη. Η παραγωγή, ο κόστος πωλήσεων και η αξία των πωλήσεων αυξήθηκαν. Παρά τη μείωση της κατανάλωσης, ο ΚΠΕ κατάφερε να αυξήσει το μερίδιο αγοράς του. Η κερδοφορία, ωστόσο, μειώθηκε σημαντικά κατά την ΠΕΕ. Ο ΚΠΕ δεν μπόρεσε να επιτύχει το περιθώριο κέρδους που είχε καθοριστεί στο 5 % στην αρχική έρευνα για να διασφαλίσει την ανάπτυξη του. Στο πλαίσιο αυτό, εξάγεται το συμπέρασμα ότι ο ΚΠΕ υπέστη υλική ζημία με την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού και ότι η οικονομική του κατάσταση παραμένει ευάλωτη.

#### ΣΤ. ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΑΝΑΛΗΨΗΣ ΤΗΣ ΖΗΜΙΑΣ

- (66) Στις αιτιολογικές σκέψεις 39 και 40 παραπάνω διατυπώνεται στο συμπέρασμα ότι η λήξη των μέτρων θα μπορούσε να οδηγήσει σε σημαντική αύξηση των εξαγωγών από τη ΛΔΚ στην Ένωση που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ.

- (67) Όπως αναφέρεται παραπάνω, οι κινέζοι παραγωγοί θα μπορούσαν να επαναπροωθήσουν μεγάλους όγκους εξαγωγών στην αγορά της Ένωσης στην περίπτωση κατάργησης των μέτρων. Σύμφωνα με το αίτημα επανεξέτασης, η παραγωγική ικανότητα της Κίνας έφθασε τους 320 000 τόνους το 2009 με πλεονάζουσα ικανότητα τουλάχιστον 20 000 τόνους. Επιπλέον, φαίνεται ότι άλλες εξαγωγικές αγορές, όπως η Ιαπωνία, η Ταϊλάνδη και οι ΗΠΑ, δεν μπορούσαν να απορροφήσουν την πλεονάζουσα ικανότητα, η οποία συνεπώς θα διοχετεύονταν, κατά πάσα πιθανότητα, στην αγορά της Ένωσης.

- (68) Όσον αφορά τις τιμές, οι κινεζικές εξαγωγικές στατιστικές δείχνουν ότι η τιμή του υπό εξέταση προϊόντος στις ΗΠΑ ήταν παρόμοια με την τιμή των εξαγωγών στην Ένωση υπό το ΚΤΕ. Οι τιμές των κινεζικών εξαγωγών προς τις άλλες εξαγωγικές αγορές ήταν υψηλότερες.

- (69) Ωστόσο, δεδομένου ότι οι κινεζικές τιμές είναι χαμηλότερες από αυτές του ΚΠΕ κατά 11 %, εάν επιτραπεί η κατάργηση των μέτρων, είναι πιθανό οι κινέζοι εξαγωγείς να συνεχίσουν τις πρακτικές τους για να επανακτήσουν το απολεσθέν μερίδιο αγοράς. Τέτοια συμπεριφορά σε συνδυασμό με την ικανότητά τους να παραδίδουν σημαντικές ποσότητες του υπό εξέταση προϊόντος στην αγορά της Ένωσης θα είχε πολύ αρνητικό αντίκτυπο για τον ΚΠΕ και, ιδίως, για την κερδοφορία του.

- (70) Βάσει των ανωτέρω, συνάγεται το συμπέρασμα ότι η κατάργηση των μέτρων θα οδηγούσε κατά πάσα πιθανότητα σε επανάληψη της ζημίας που προκύπτει από τις εισαγωγές με ντάμπινγκ από τη ΛΔΚ.

#### Z. ΣΥΜΦΕΡΟΝ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

##### 1. Προκαταρκτική παρατήρηση

- (71) Σύμφωνα με το άρθρο 21 του βασικού κανονισμού, εξετάστηκε αν η διατήρηση των ισχυόντων μέτρων αντντάμπινγκ θα είναι αντίθετη προς τα συμφέροντα της Ένωσης συνολικά.

(72) Ο προσδιορισμός του συμφέροντος της Ένωσης βασίστηκε σε εκτίμηση των συμφερόντων όλων των ενδιαφερόμενων μερών, τουτέστιν, του ΚΠΕ, των εισαγωγέων/εμπόρων καθώς και των χρηστών και προμηθευτών του υπό εξέταση προϊόντος.

(73) Στις προηγούμενες έρευνες είχε θεωρηθεί ότι η θέρσηση μέτρων δεν αντίκειται στο συμφέρον της Ένωσης. Επιπλέον, η παρούσα έρευνα είναι έρευνα επανεξέτασης λόγω της επικείμενης λήξης της ισχύος των ισχυόντων μέτρων, δηλαδή ανάλυση μιας κατάστασης στην οποία εφαρμόζονται ήδη μέτρα αντιντάμπινγκ.

(74) Βάσει αυτών, εξετάστηκε επίσης κατά πόσον, παρά τα συμπεράσματα σχετικά με την πιθανότητα συνέχισης του ντάμπινγκ και επανάλυσης της ζημίας, υπάρχουν επιτακτικοί λόγοι που θα οδηγούσαν στο συμπέρασμα ότι η διατήρηση των μέτρων στην παρούσα περίπτωση αντίκειται στο συμφέρον της Ένωσης.

## 2. Συμφέρον του ΚΠΕ

(75) Ο ΚΠΕ αποδείχθηκε βιώσιμος και ικανός να προσαρμοστεί στις μεταβαλλόμενες συνθήκες της αγοράς. Αυτό επιβεβαιώθηκε ιδίως από τη θετική εξέλιξη της παραγωγής και των πωλήσεων στο πλαίσιο της μείωσης της κατανάλωσης στην Ένωση. Ωστόσο, εξαιτίας της τεράστιας πίεσης που ασκήθηκε στις τιμές πώλησης, η κερδοφορία δεν μπόρεσε να ακολουθήσει την ίδια θετική τάση.

(76) Δεδομένου ότι η υπάρχουσα πλεονάζουσα ικανότητα για τη φουρφουραλδεύδη στη ΛΔΚ, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι άλλες εξαγωγικές αγορές (όπως η Ιαπωνία, η Ταϊλάνδη και οι ΗΠΑ) δεν μπορούν να απορροφήσουν αυτή την πλεονάζουσα ικανότητα, στην περίπτωση κατάρτησης των μέτρων, οι κινέζοι εξαγωγείς θα προσπαθούσαν κατά πάσα πιθανότητα να ανακτήσουν το απολεσθέν μερίδιο αγοράς τους συνεχίζοντας την πρακτική του ντάμπινγκ στην αγορά της Ένωσης.

(77) Συνεπώς, εάν δεν συνεχιστούν τα μέτρα αντιντάμπινγκ, η κατάσταση του ΚΠΕ θα επιδεινωθεί σοβαρά εξαιτίας των κινεζικών εξαγωγών σε χαμηλές τιμές που θα αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 65 έως 68.

## 3. Συμφέρον των εισαγωγέων

(78) Μόνον ένας εισαγωγέας της Ένωσης συνεργάστηκε στη διαδικασία: η IFC, εταιρεία με έδρα τις Κάτω Χώρες και ιδιοκτήτη έναν παραγωγό φουρφουραλδεύδης από τη Δομινικανή Δημοκρατία. Η εν λόγω εταιρεία αποτελεί τον μοναδικό ενεργό εισαγωγέα φουρφουραλδεύδης στην Ένωση, ορισμένες άλλες εταιρείες εισάγουν μόνον περιστασιακά τον υπό εξέταση προϊόν. Η εταιρεία IFC είναι ο μεγαλύτερος παίκτης στην αγορά φουρφουραλδεύδης της Ένωσης (και φουρφουραλικής αλκοόλης) αφού αντιπροσωπεύει το 80 % της κατανάλωσης της Ένωσης. Η IFC πραγματοποιεί εισαγωγές από τη Δομινικανή Δημοκρατία από τη ΛΔΚ υπό το ΚΤΕ και από άλλες τρίτες χώρες. Επιπλέον, η IFC είναι ο κύριος πελάτης του ΚΠΕ, καθώς αγοράζει περίπου το 32 % των συνολικών του πωλήσεων. Η φουρφουραλδεύδη που αγοράζεται υποβάλλεται στη συνέχεια σε περαιτέρω μεταποίηση για να μετατραπεί σε φουρφουραλική αλκοόλη από την εταιρεία

TFC, συνδεδεμένη εταιρεία της IFC με έδρα την πόλη Geel στο Βέλγιο.

(79) Ο εν λόγω εισαγωγέας είναι σχετικά ουδέτερος όσον αφορά τη διαδικασία καθώς θα ήθελε, αφενός, να έχει πρόσβαση στην κινεζική φουρφουραλδεύδη χωρίς περιορισμούς και χωρίς την επιβάρυνση των τελωνειακών διατυπώσεων που απαιτούνται για το ΚΤΕ και, αφετέρου, θα επιθυμούσε τη διατήρηση του ΚΠΕ για να μπορεί να εφοδιάζεται με τον υπό εξέταση προϊόν σε σύντομο χρονικό διάστημα. Επιπροσθέτως, η συνέχιση των μέτρων αίρει τον ανταγωνισμό από τις εισαγωγές από τη μητρική εταιρεία της Δομινικανής Δημοκρατίας και εδραιώνει την κυρίαρχη θέση του ομίλου τόσο στην αγορά φουρφουραλδεύδης όσο και στην αγορά φουρφουραλικής αλκοόλης (συμπεριλαμβανομένου του ΚΤΕ) στην Ένωση.

## 4. Συμφέρον των χρηστών

(80) Η Επιτροπή απέστειλε ερωτηματολόγια σε είκοσι επτά βιομηχανικούς χρήστες φουρφουραλδεύδης. Μόνον τρεις χρήστες συνεργάστηκαν στη διαδικασία· ωστόσο, δεν απευθύνθηκαν στην πηγή της φουρφουραλδεύδης στη ΛΔΚ αλλά την αγόρασαν απευθείας από τον ΚΠΕ. Για τους χρήστες αυτούς, η σημασία της φουρφουραλδεύδης στις επιχειρήσεις τους, στα διυλιστήρια πετρελαίου και στη βιομηχανία λιπαντικών είναι αμελητέα. Συνεπώς, δεν θεωρούν ότι θα επηρεαστούν ιδιαίτερα από τα μέτρα αντιντάμπινγκ.

## 5. Συμπέρασμα σχετικά με το συμφέρον της ΕΕ

(81) Βάσει των ανωτέρω, συμπεραίνεται ότι δεν υπάρχουν επιτακτικοί λόγοι κατά της διατήρησης των ισχυόντων μέτρων αντιντάμπινγκ.

## Η. ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΝΤΑΜΠΙΝΓΚ

(82) Όλα τα μέρη ενημερώθηκαν για τα ουσιαστικά πραγματικά περιστατικά και το σκεπτικό βάσει του οποίου επρόκειτο να προταθεί η διατήρηση της ισχύος των υφιστάμενων μέτρων. Επίσης, τους δόθηκε προθεσμία εντός της οποίας θα μπορούσαν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους μετά την εν λόγω κοινοποίηση. Οι σχετικές παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν αναλύθηκαν, αλλά δεν οδήγησαν σε μεταβολή των ουσιαστικών πραγματικών περιστατικών και του σκεπτικού βάσει των οποίων αποφασίστηκε η διατήρηση των ισχυόντων μέτρων αντιντάμπινγκ.

(83) Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι, όπως προβλέπεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, τα μέτρα αντιντάμπινγκ που εφαρμόζονται στις εισαγωγές φουρφουραλδεύδης καταγωγής ΛΔΚ και επιβλήθηκαν με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 639/2005 του Συμβουλίου πρέπει να διατηρηθούν. Τα μέτρα συνιστούν σε συγκεκριμένο δασμό.

(84) Ωστόσο, δεδομένου ότι ο συγκεκριμένος δασμός καθορίστηκε με βάση τα πορίσματα της αρχικής έρευνας του 1995 και δεν αναθεωρήθηκε ποτέ, θεωρήθηκε κατάλληλο να αξιολογηθεί εάν το επίπεδο του δασμού εξακολουθεί να είναι σκόπιμο. Επομένως, η Επιτροπή θα εξετάσει το ενδεχόμενο να κινήσει αυτεπαγγέλτως ενδίαμεση αναθεώρηση σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1*

1. Επιβάλλεται οριστικός δασμός αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές 2-φουραλδεύδης (γνωστής και ως φουρφουραλδεύδης ή φουρφουράλης) που υπάγεται επί του παρόντος στον κωδικό ΣΟ 2932 12 00, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας.

2. Το ποσό του εφαρμοστέου δασμού ανέρχεται σε 352 ευρώ ανά τόνο.

3. Σε περίπτωση που τα εμπορεύματα υπέστησαν φθορά πριν από τη θέση τους σε ελεύθερη κυκλοφορία και, επομένως, η καταβληθείσα ή καταβλητέα τιμή υπολογίζεται κατ' αναλογία για τον προσδιορισμό της δασμολογητέας αξίας σύμφωνα με το άρθρο 145

του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2454/93 της Επιτροπής, της 2ας Ιουλίου 1993, για τον καθορισμό ορισμένων διατάξεων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2913/92 του Συμβουλίου περί θεσπίσεως του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα <sup>(1)</sup>, το ποσό του δασμού αντιντάμπινγκ, υπολογιζόμενο σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, μειώνεται κατά ένα ποσοστό που αντιστοιχεί στην αναλογική κατανομή της πράγματι καταβληθείσας ή καταβλητέας τιμής.

4. Εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά, εφαρμόζονται οι διατάξεις που ισχύουν για τους τελωνειακούς δασμούς.

*Άρθρο 2*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 4 Μαΐου 2011.

Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
MARTONYI J.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 253 της 11.10.1993, σ. 1.

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 454/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 5ης Μαΐου 2011

σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες» του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 6 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 στοιχείο ε) της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, το σιδηροδρομικό σύστημα υποδιαιρείται σε δομικά υποσυστήματα και σε λειτουργικά υποσυστήματα. Κάθε υποσύστημα θα πρέπει να καλύπτεται από τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας («ΤΠΔ»).

(2) Με την απόφαση C (2006) 124 τελικό, της 9ης Φεβρουαρίου 2006, η Επιτροπή έδωσε στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (εφεξής «Οργανισμός») την εντολή να εκπονή τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας με βάση την οδηγία 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος<sup>(2)</sup>. Με βάση τους όρους εκείνης της εντολής, ζητήθηκε από τον Οργανισμό να συντάξει το σχέδιο ΤΠΔ σχετικά με τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβάτες. Ο Οργανισμός υπέβαλε σύσταση στις 31 Μαΐου 2010. Η υπόψη σύσταση θα έπρεπε να συμπληρωθεί με άλλη μία σύσταση, κατόπιν εντολής της Επιτροπής, για την κάλυψη τιμολογίων, χειρισμού εισιτηρίων και κρατήσεων για ταξίδια εσωτερικού. Κατά την εκπόνηση αυτής της σύστασης, ο Οργανισμός θα έπρεπε να λάβει υπόψη εθνικές εξελίξεις και τεχνικές εξελίξεις στον τομέα του καινοτομικού χειρισμού εισιτηρίων και της διατροπικότητας.

(3) Οι τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας είναι προδιαγραφές που εκδίδονται σύμφωνα με την οδηγία 2008/57/ΕΚ. Η ΤΠΔ του παραρτήματος καλύπτει το υποσύστημα που αφορά τις τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες, προκειμένου να πληρούνται οι βασικές απαιτήσεις και να διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος.

(4) Θεωρείται σημαντική η αποτελεσματική διασύνδεση των συστημάτων πληροφοριών και τηλεπικοινωνιών των διαφόρων διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ιδίως όσον αφορά την παροχή στους επιβάτες επικαιροποιημένων υπηρεσιών πληροφόρησης και χειρισμού εισιτηρίων.

(5) Ο σκοπός της παρούσας ΤΠΔ είναι ο καθορισμός διαδικασιών και διεπαφών μεταξύ όλων των τύπων φορέων για την παροχή πληροφοριών και την έκδοση εισιτηρίων σε επιβάτες μέσω ευρέως διαθέσιμων τεχνολογιών. Θα πρέπει να περιλαμβάνεται η ανταλλαγή πληροφοριών για τις ακόλουθες παραμέτρους: συστήματα παροχής πληροφοριών στους επιβάτες πριν και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, συστήματα κράτησης και πληρωμής, διαχείριση αποσκευών, έκδοση εισιτηρίων μέσω γραφείων, μέσω μηχανημάτων πώλησης εισιτηρίων, επί των αμαξοστοιχιών, τηλεφωνικώς, μέσω διαδικτύου ή με οποιαδήποτε άλλη ευρέως διαθέσιμη τεχνολογία πληροφοριών, διαχείριση ανταποκρίσεων μεταξύ αμαξοστοιχιών και με άλλους τρόπους μεταφοράς.

(6) Οι πληροφορίες που παρέχονται σε επιβάτες θα πρέπει να είναι προσπελάσιμες, όπως προβλέπουν οι απαιτήσεις της απόφασης 2008/164/ΕΚ της Επιτροπής, της 21ης Δεκεμβρίου 2007, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα «άτομα μειωμένης κινητικότητας» στο διευρωπαϊκό συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα και στο διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα υψηλών ταχυτήτων<sup>(3)</sup>.

(7) Οι διατάξεις της παρούσας ΤΠΔ ισχύουν με την επιφύλαξη αποφάσεων λαμβανομένων από τα κράτη μέλη με βάση τις διατάξεις του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>(4)</sup>.

(8) Για να εξασφαλιστεί η δυνατότητα εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, υπάρχει ανάγκη για λεπτομερείς προδιαγραφές. Οι εν λόγω προδιαγραφές καθορίζουν το σύστημα ανταλλαγής δεδομένων το οποίο βασίζεται σε κοινά συστατικά στοιχεία και στη διασύνδεση των συστημάτων πληροφοριών και επικοινωνιών των οικείων φορέων. Επιπλέον, είναι επίσης αναγκαία η περιγραφή της διακυβέρνησης για την ανάπτυξη, την εξάπλωση και τη λειτουργία αυτού του συστήματος, καθώς και κατευθυντήριο σχέδιο για την ανάπτυξη και την εξάπλωση αυτού του συστήματος. Τα εν λόγω παραδοτέα θα παραχθούν κατά την αρχική φάση εφαρμογής. Κατά συνέπεια, σε μεταγενέστερο στάδιο, είναι αναγκαίο να τροποποιηθεί η ΤΠΔ, ώστε να ληφθούν υπόψη τα εν λόγω παραδοτέα (λεπτομερείς προδιαγραφές, διακυβέρνηση και κατευθυντήριο σχέδιο).

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 191 της 18.7.2008, σ. 1.<sup>(2)</sup> ΕΕ L 110 της 20.4.2001, σ. 1.<sup>(3)</sup> ΕΕ L 64 της 7.3.2008, σ. 72.<sup>(4)</sup> ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 14.



- (9) Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 παράγραφος 8 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, τα τεχνικά έγγραφα που δημοσιεύονται από τον Οργανισμό και τα οποία παραπέμπουν στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να θεωρούνται παραρτήματα της ΤΠΔ και η εφαρμογή τους να καθίσταται υποχρεωτική από τον χρόνο έναρξης ισχύος της ΤΠΔ.
- (10) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της Επιτροπής που έχει συσταθεί σύμφωνα με το άρθρο 29 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ,

## ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

## Άρθρο 1

1. Το παράρτημα I περιέχει την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας (εφεξής «ΤΠΔ») που αφορά το στοιχείο «εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες» του υποσυστήματος «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές» του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

2. Η ΤΠΔ ισχύει για το στοιχείο «εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες» του υποσυστήματος «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές» που ορίζεται στην ενότητα 2.5 του παραρτήματος II της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

3. Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές επιβατικές υπηρεσίες που εκτελούνται από ή προς τρίτες χώρες, η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ εξαρτάται από τη διαθεσιμότητα πληροφοριών από φορείς έξω από την ΕΕ, εκτός αν η ανταλλαγή πληροφοριών συμβατών με την ΤΠΔ προβλέπεται με διμερείς συμφωνίες.

## Άρθρο 2

Η παρούσα ΤΠΔ εφαρμόζεται σε τρεις φάσεις:

- την πρώτη, κατά την οποία καθορίζονται λεπτομερείς προδιαγραφές ΤΠ, η διακυβέρνηση και κατευθυντήριο σχέδιο (πρώτη φάση),
- τη δεύτερη, που αφορά την ανάπτυξη του συστήματος ανταλλαγής δεδομένων (δεύτερη φάση) και
- την τελική, που αφορά την εξάπλωση του συστήματος ανταλλαγής δεδομένων (τρίτη φάση).

## Άρθρο 3

1. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων δημοσιεύει στον ιστότοπό του τα τεχνικά έγγραφα που παρατίθενται στο παράρτημα III και τα τηρεί ενήμερα. Για τα τεχνικά έγγραφα εφαρμόζει τη διαδικασία διαχείρισης μεταβολών που περιγράφεται στην ενότητα

7.5.2 του παραρτήματος I. Υποβάλλει αναφορά στην Επιτροπή σχετικά με την εξέλιξη αυτών των εγγράφων. Η Επιτροπή ενημερώνει τα κράτη μέλη μέσω της επιτροπής του άρθρου 29 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

2. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων δημοσιεύει στον ιστότοπό του τους φακέλους αναφοράς που αναφέρονται στην ενότητα 4.2.19 του παραρτήματος I και τους τηρεί ενήμερους. Για τους εν λόγω φακέλους εφαρμόζει διαδικασία διαχείρισης μεταβολών. Υποβάλλει αναφορά στην Επιτροπή σχετικά με την εξέλιξη αυτών των εγγράφων. Η Επιτροπή ενημερώνει τα κράτη μέλη μέσω της επιτροπής του άρθρου 29 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

3. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων υποβάλλει τις συστάσεις του όσον αφορά τα ανοικτά σημεία που παρατίθενται στο παράρτημα II του παρόντος κανονισμού μέχρι τις 31 Μαρτίου 2012.

## Άρθρο 4

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής, οι διαχειριστές σταθμών, οι πωλητές εισιτηρίων και ο Οργανισμός υποστηρίζουν τις εργασίες της πρώτης φάσης, όπως περιγράφεται στην ενότητα 7.2 του παραρτήματος I, με την παροχή λειτουργικών και τεχνικών πληροφοριών και ειδικών γνώσεων.

## Άρθρο 5

Οι αντιπροσωπευτικοί φορείς του σιδηροδρομικού τομέα, ενεργώντας σε ευρωπαϊκό επίπεδο, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>(1)</sup>, από κοινού με αντιπρόσωπο των πωλητών εισιτηρίων και αντιπρόσωπο των ευρωπαίων επιβατών, εκπονούν λεπτομερείς προδιαγραφές ΤΠ, τη διακυβέρνηση και το κατευθυντήριο σχέδιο, όπως περιγράφεται στην ενότητα 7 του παραρτήματος I, και τα υποβάλλουν στην Επιτροπή το αργότερο εντός ενός έτους από τη δημοσίευση του παρόντος κανονισμού στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

## Άρθρο 6

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την πληροφόρηση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των διαχειριστών υποδομής, των διαχειριστών σταθμών και των πωλητών εισιτηρίων σχετικά με τον παρόντα κανονισμό.

## Άρθρο 7

Ο παρών κανονισμός τροποποιείται λαμβανομένων υπόψη των αποτελεσμάτων της πρώτης φάσης, όπως περιγράφεται στην ενότητα 7.2 του παραρτήματος I.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 1.

*Άρθρο 8*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 5 Μαΐου 2011.

Για την Επιτροπή  
Ο Πρόεδρος  
José Manuel BARROSO

---

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ
- 1.1. **Τεχνικό πεδίο εφαρμογής**

Η παρούσα τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας (εφεξής «ΤΠΔ») αφορά το στοιχείο «εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες» του υποσυστήματος «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές» του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ. Στον κατάλογο του παραρτήματος II της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, το υποσύστημα αυτό περιλαμβάνεται στους λειτουργικούς τομείς.
- 1.2. **Γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής**

Το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ είναι το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα, όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο 2 στοιχείο α) της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.
- 1.3. **Περιεχόμενο της παρούσας ΤΠΔ**

Το περιεχόμενο της παρούσας ΤΠΔ είναι σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

Επίσης, στο κεφάλαιο 4, η παρούσα ΤΠΔ περιέχει τους επιχειρησιακούς κανόνες και τους κανόνες συντήρησης που προσιδιάζουν στο τεχνικό και στο γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής.
2. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ/ΣΚΟΠΟΣ
- 2.1. **Υποσύστημα**

Η παρούσα ΤΠΔ καλύπτει:

  - α) το λειτουργικό υποσύστημα «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες»
  - β) το μέρος του υποσυστήματος Συντήρηση που αφορά τις τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες (δηλαδή μέθοδοι χρήσης, διοίκηση, επικαιροποίηση και συντήρηση βάσεων δεδομένων, λογισμικού και πρωτοκόλλων επικοινωνίας δεδομένων κ.λπ.).

Περιλαμβάνει την παροχή πληροφοριών για τις παραμέτρους:

  - α) συστήματα παροχής πληροφοριών στους επιβάτες πριν και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού·
  - β) συστήματα κράτησης και πληρωμής·
  - γ) διαχείριση αποσκευών·
  - δ) έκδοση εισιτηρίων μέσω γραφείων έκδοσης εισιτηρίων ή μηχανημάτων πώλησης εισιτηρίων, ή τηλεφωνικά ή μέσω διαδικτύου, ή με οποιαδήποτε άλλη ευρέως διαθέσιμη τεχνολογία πληροφοριών, και επί των αμαξοστοιχιών·
  - ε) διαχείριση ανταποκρίσεων μεταξύ αμαξοστοιχιών και με άλλους τρόπους μεταφοράς.
- 2.1.1. *Παροχή πληροφοριών στους επιβάτες πριν και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού*

Το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, περιέχει το ελάχιστο πληροφοριών που πρέπει να παρέχονται στους επιβάτες από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και/ή από πωλητές εισιτηρίων.
- 2.1.2. *Συστήματα κράτησης και πληρωμής*

Θα ανταλλάσσονται πληροφορίες μεταξύ των συστημάτων κράτησης και χειρισμού εισιτηρίων, και των συστημάτων πληρωμής των διαφόρων πωλητών εισιτηρίων και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ώστε ο επιβάτης να μπορεί να πληρώνει για τα προαναφερόμενα εισιτήρια, κρατήσεις και συμπληρώματα τα σχετιζόμενα με το ταξίδι και την υπηρεσία που έχει επιλέξει ο ίδιος.
- 2.1.3. *Διαχείριση αποσκευών*

Θα παρέχονται στον επιβάτη πληροφορίες σχετικές με τις διαδικασίες παραπόνων στην περίπτωση απώλειας παραδιδόμενων αποσκευών κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Επιπλέον, στους επιβάτες θα παρέχονται πληροφορίες σχετικά με την αποστολή ή την παραλαβή παραδιδόμενων αποσκευών.

- 2.1.4. Έκδοση εισιτηρίων μέσω γραφείων έκδοσης εισιτηρίων ή μηχανημάτων πώλησης εισιτηρίων, ή τηλεφωνικώς ή μέσω διαδικτύου, ή με οποιαδήποτε άλλη ευρέως διαθέσιμη τεχνολογία πληροφοριών

Θα ανταλλάσσονται πληροφορίες μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και πωλητών εισιτηρίων, προκειμένου οι δεύτεροι να έχουν τη δυνατότητα να εκδίδουν, εφόσον υπάρχουν διαθέσιμα, εισιτήρια, ενιαία εισιτήρια και συμπληρώματα, και να προβαίνουν σε κρατήσεις.

- 2.1.5. Διαχείριση ανταποκρίσεων μεταξύ αμαξοστοιχιών και με άλλους τρόπους μεταφοράς

Προτείνεται πρότυπο για την παροχή πληροφοριών και την ανταλλαγή πληροφοριών με άλλους τρόπους μεταφοράς.

### 3. ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

#### 3.1. Συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσυστήματα και τα στοιχεία διαλειτουργικότητας πρέπει να πληρούν τις βασικές απαιτήσεις που εκτίθενται κατά τρόπο γενικό στο παράρτημα III της οδηγίας.

Στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ, για το υποσύστημα η εκπλήρωση των σχετικών βασικών απαιτήσεων που αναφέρονται στο κεφάλαιο 3 της παρούσας ΤΠΔ θα εξασφαλίζεται με συμμόρφωση προς τις προδιαγραφές του κεφαλαίου 4: Χαρακτηριστικά του υποσυστήματος.

#### 3.2. Παράμετροι σχετιζόμενες με γενικές απαιτήσεις

Η σχέση των γενικών απαιτήσεων με το υποσύστημα Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβάτες καθορίζεται ως εξής:

##### 3.2.1. Ασφάλεια

Οι σχετιζόμενες με την ασφάλεια βασικές απαιτήσεις που ισχύουν για το υποσύστημα Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβάτες είναι: βασικές απαιτήσεις 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4, 1.1.5 του παραρτήματος III της οδηγίας 2008/57/ΕΚ. Αυτές οι βασικές απαιτήσεις δεν είναι σχετικές με το υποσύστημα Τηλεπληροφορικές εφαρμογές.

##### 3.2.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Η τήρηση της βασικής απαίτησης 1.2 του παραρτήματος III της οδηγίας 2008/57/ΕΚ επιτυγχάνεται με τις ενότητες:

— 4.2.19: Διάφοροι φάκελοι αναφοράς και βάσεις δεδομένων,

— 4.2.21: Δικτύωση και επικοινωνία.

##### 3.2.3. Υγεία

Οι βασικές απαιτήσεις 1.3.1 και 1.3.2 του παραρτήματος III της οδηγίας 2008/57/ΕΚ δεν είναι σχετικές με το υποσύστημα Τηλεπληροφορικές εφαρμογές.

##### 3.2.4. Προστασία του περιβάλλοντος

Οι βασικές απαιτήσεις 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 και 1.4.5 του παραρτήματος III της οδηγίας 2008/57/ΕΚ δεν είναι σχετικές με το υποσύστημα Τηλεπληροφορικές εφαρμογές.

##### 3.2.5. Τεχνική συμβατότητα

Η βασική απαίτηση 1.5 του παραρτήματος III της οδηγίας 2008/57/ΕΚ δεν είναι σχετική με το υποσύστημα Τηλεπληροφορικές εφαρμογές.

#### 3.3. Παράμετροι σχετιζόμενες ειδικά με το υποσύστημα Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για τις επιβατικές υπηρεσίες

Η σχέση των γενικών απαιτήσεων με το υποσύστημα Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για τις επιβατικές υπηρεσίες καθορίζεται ως εξής:

### 3.3.1. Τεχνική συμβατότητα

Η τήρηση της βασικής απαίτησης 2.7.1 του παραρτήματος III της οδηγίας 2008/57/EK επιτυγχάνεται, μεταξύ άλλων, με τις ενότητες:

— 4.2.19: Διάφοροι φάκελοι αναφοράς και βάσεις δεδομένων,

— 4.2.21: Δικτύωση και επικοινωνία.

### 3.3.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Η τήρηση της βασικής απαίτησης 2.7.2 του παραρτήματος III της οδηγίας 2008/57/EK επιτυγχάνεται, μεταξύ άλλων, με τις ενότητες:

— 4.2.19: Διάφοροι φάκελοι αναφοράς και βάσεις δεδομένων,

— 4.2.21: Δικτύωση και επικοινωνία.

Όμως, αυτή η βασική απαίτηση, και ειδικότερα η μέθοδος χρήσης για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα των υπόψη τηλεπληροφορικών εφαρμογών και η ποιότητα της παρεχόμενης υπηρεσίας, αποτελεί το θεμέλιο για ολόκληρη την ΤΠΔ και δεν περιορίζεται μόνο στις ενότητες που αναφέρονται ανωτέρω.

### 3.3.3. Υγεία

Όσον αφορά τη βασική απαίτηση 2.7.3 του παραρτήματος III της οδηγίας 2008/57/EK, η παρούσα ΤΠΔ δεν καθορίζει απαιτήσεις επιπλέον των υφιστάμενων εθνικών και ευρωπαϊκών κανόνων που σχετίζονται με το ελάχιστο κανόνων για την εργονομία και την προστασία της υγείας σε κάθε διεπαφή μεταξύ των εν λόγω τηλεπληροφορικών εφαρμογών και των χρηστών.

### 3.3.4. Ασφάλεια

Η τήρηση της βασικής απαίτησης 2.7.4 του παραρτήματος III της οδηγίας 2008/57/EK επιτυγχάνεται με τις ενότητες:

— 4.2.19: Διάφοροι φάκελοι αναφοράς και βάσεις δεδομένων,

— 4.2.21: Δικτύωση και επικοινωνία.

## 4. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

### 4.1. Εισαγωγή

Λαμβανομένων υπόψη όλων των εφαρμοστέων βασικών απαιτήσεων, το υποσύστημα Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες χαρακτηρίζεται από τις βασικές παραμέτρους που αναφέρονται στη συνέχεια και οι οποίες περιγράφονται στις ενότητες που ακολουθούν.

### 4.2. Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές του υποσυστήματος

#### 4.2.1. Ανταλλαγή δεδομένων πίνακα δρομολογίων

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να εκτελεί την ανταλλαγή δεδομένων πίνακα δρομολογίων.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να εξασφαλίζει τη διαθεσιμότητα των πινάκων δρομολογίων, που περιέχουν τα στοιχεία δεδομένων τα καθοριζόμενα στη συνέχεια, σε άλλη σιδηροδρομική επιχείρηση, σε τρίτους και σε δημόσιους φορείς. Επιπλέον, με αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να διασφαλίζεται ότι κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση παρέχει ακριβή και επικαιροποιημένα δεδομένα πίνακα δρομολογίων.

Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να ισχύουν για τις επιβατικές υπηρεσίες της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να ακολουθεί την εξής διαδικασία:

#### 4.2.1.1. Η σιδηροδρομική επιχείρηση καθιστά διαθέσιμα τα δεδομένα του πίνακα δρομολογίων της σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και σε τρίτους

Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να καθιστά διαθέσιμα όλα τα δεδομένα του πίνακα δρομολογίων της για τα οποία είναι η ίδια υπεύθυνη ως ανεξάρτητος ή συμπράττων μεταφορέας και τα οποία σχετίζονται με τις υπηρεσίες μεταφοράς που διατίθενται προς αγορά από το κοινό, με εξασφάλιση πρόσβασης σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, σε τρίτους και σε δημόσιους φορείς. Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα δεδομένα του πίνακα δρομολογίων είναι ακριβή και επικαιροποιημένα. Τα δεδομένα πίνακα δρομολογίων πρέπει να τηρούνται διαθέσιμα τουλάχιστον επί εικοσιτέσσερις μήνες μετά τη λήξη ισχύος τους.



Σε περίπτωση που σιδηροδρομική επιχείρηση προσφέρει υπηρεσία μεταφοράς για την οποία αποτελεί έναν από τους συμπράττοντες μεταφορείς, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να εξασφαλίζει, από κοινού με όλους τους άλλους συμπράττοντες μεταφορείς, ότι το μέρος του πίνακα δρομολογίων που την αφορά είναι ακριβές και επικαιροποιημένο.

Το βασικό περιεχόμενο των δεδομένων πίνακα δρομολογίων πρέπει να περιλαμβάνει:

- Βασικές αρχές αμαξοστοιχικών παραλλαγών,
- Παράσταση αμαξοστοιχίας,
- Διάφοροι δυνατοί τρόποι παρουσίασης ημερών λειτουργίας,
- Κατηγορία αμαξοστοιχίας/τρόπος παροχής υπηρεσίας,
- Σχέσεις υπηρεσίας μεταφοράς,
- Ομάδες επιβαταμαξών προσαρτημένων σε αμαξοστοιχίες,
- Σύνδεση σε, αποσύνδεση από,
- Ενδιάμεσες ανταποκρίσεις (σύνδεση προς),
- Ενδιάμεσες ανταποκρίσεις (αλλαγή αριθμού υπηρεσίας),
- Στοιχεία υπηρεσιών μεταφοράς,
- Στάσεις με περιορισμούς κυκλοφορίας,
- Νυκτερινές αμαξοστοιχίες,
- Διέλευση ωριαίων ατράκτων,
- Καθεστώς τιμολόγησης και λεπτομέρειες κράτησης,
- Παροχές πληροφοριών,
- Παροχές κρατήσεων,
- Εξυπηρετήσεις για την υπηρεσία,
- Προσπελασιμότητα της αμαξοστοιχίας (περιλαμβανόμενης της προγραμματισμένης ύπαρξης καθισμάτων προτεραιότητας, χώρων για αναπηρικά αμαξίδια, κλινοδιαμερισμάτων καθολικής χρήσεως — βλέπε ΤΠΔ ΑΜΚ 4.2.4) — βλέπε ενότητα 4.2.6.1,
- Συμπληρωματικά υπηρεσίας,
- Ανταποκρίσεις — χρονικό διάστημα μεταξύ υπηρεσιών μεταφοράς,
- Κατάλογος σταθμών.

Για τις υπηρεσίες μεταφορών των οποίων τον έλεγχο έχει μόνη η σιδηροδρομική επιχείρηση, ο ετήσιος πίνακας δρομολογίων πρέπει να είναι διαθέσιμος τουλάχιστον δύο μήνες πριν αρχίσει η εφαρμογή του. Για τις υπόλοιπες υπηρεσίες μεταφοράς, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να καθιστά διαθέσιμο τον πίνακα δρομολογίων το ταχύτερο δυνατόν.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να καθιστά διαθέσιμες όλες τις τροποποιήσεις του ετήσιου πίνακα δρομολογίων με σειρά σχετικών επικαιροποιήσεων τουλάχιστον επτά ημέρες πριν αρχίσει η εφαρμογή των εν λόγω μεταβολών. Αυτή η υποχρέωση πρέπει να ισχύει μόνον εφόσον οι μεταβολές είναι γνωστές στη σιδηροδρομική επιχείρηση επτά ή περισσότερες ημέρες πριν από την έναρξη εφαρμογής τους.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της πρέπει να είναι σύμφωνες με το (τα) τεχνικό(-ά) έγγραφο(-α):

— B.4 (βλέπε παράρτημα III).

#### 4.2.2. Ανταλλαγή τιμολογιακών δεδομένων

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να εκτελεί την ανταλλαγή τιμολογιακών δεδομένων.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να διασφαλίζει ότι τα τιμολογιακά δεδομένα είναι διαθέσιμα, στο μορφότυπο που καθορίζεται στη συνέχεια, σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή σε τρίτους που έχουν εξουσιοδοτηθεί να πραγματοποιούν πωλήσεις.

Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να ισχύουν για όλα τα επιβατικά τιμολόγια της σιδηροδρομικής επιχείρησης που αφορούν πωλήσεις για εσωτερικό, πωλήσεις για εξωτερικό και πωλήσεις στο εξωτερικό.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να ακολουθεί την εξής διαδικασία:

##### 4.2.2.1. Η σιδηροδρομική επιχείρηση καθιστά διαθέσιμα τα τιμολόγια της σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, εξουσιοδοτημένους δημόσιους φορείς και τρίτους εξουσιοδοτημένους να πραγματοποιούν πωλήσεις

Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να καθιστά διαθέσιμα τα τιμολόγια της (περιλαμβανομένων των πινάκων ναύλων), εξασφαλίζοντας πρόσβαση στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και σε τρίτους στους οποίους παρέχει εξουσιοδότηση να πραγματοποιούν πωλήσεις με βάση συμφωνίες διανομής και σε εξουσιοδοτημένους δημόσιους φορείς. Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να διασφαλίζει ότι τα τιμολογιακά δεδομένα είναι ακριβή και επικαιροποιημένα.

Σε περίπτωση που σιδηροδρομική επιχείρηση προσφέρει υπηρεσία μεταφοράς για την οποία αποτελεί έναν από τους συμπράττοντες μεταφορείς, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να εξασφαλίζει, από κοινού με όλους τους άλλους συμπράττοντες μεταφορείς, ότι τα τιμολογιακά δεδομένα είναι ακριβή και επικαιροποιημένα.

Το βασικό περιεχόμενο των τιμολογιακών δεδομένων που αφορούν πωλήσεις για εξωτερικό ή πωλήσεις στο εξωτερικό πρέπει να είναι όπως καθορίζεται στο παράρτημα IV.

Τιμολογιακά δεδομένα που αφορούν πωλήσεις για εξωτερικό ή πωλήσεις στο εξωτερικό πρέπει να καθίστανται διαθέσιμα σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και σε τρίτους που έχουν εξουσιοδοτηθεί να πραγματοποιούν πωλήσεις με βάση συμφωνίες διανομής και σε εξουσιοδοτημένους δημόσιους φορείς, τουλάχιστον τόσο έγκαιρα όσο προβλέπεται στο παράρτημα IV.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της πρέπει να είναι σύμφωνες με τα τιμολογιακά δεδομένα που αφορούν πωλήσεις για εξωτερικό ή πωλήσεις στο εξωτερικό, σύμφωνα με το (τα) τεχνικό(-ά) έγγραφο(-α):

— B.1 (βλέπε παράρτημα III),

— B.2 (βλέπε παράρτημα III),

— B.3 (βλέπε παράρτημα III).

Τιμολογιακά δεδομένα που αφορούν πωλήσεις για εσωτερικό πρέπει να καθίστανται διαθέσιμα σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και σε τρίτους που έχουν εξουσιοδοτηθεί να πραγματοποιούν πωλήσεις, καθώς και σε εξουσιοδοτημένους δημόσιους φορείς, τουλάχιστον τόσο έγκαιρα όσο και για τιμολογιακά δεδομένα που αφορούν πωλήσεις για εξωτερικό ή πωλήσεις στο εξωτερικό.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της σχετικά με τιμολογιακά δεδομένα που αφορούν πωλήσεις για εσωτερικό πρέπει να είναι σύμφωνες με το (τα) τεχνικό(-ά) έγγραφο(-α) που πρόκειται να εκπονηθεί(-ούν) από τον Οργανισμό (βλέπε παράρτημα II).

##### 4.2.3. Χειρισμός πληροφοριών σχετικών με στοιχεία επαφής της σιδηροδρομικής επιχείρησης

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να παρέχει πληροφορίες σχετικά με τον επίσημο ιστότοπό της, από τον οποίο οι πελάτες μπορούν να λαμβάνουν ακριβείς πληροφορίες.

Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να ισχύουν για όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να ακολουθεί την εξής διαδικασία:

4.2.3.1. Η σιδηροδρομική επιχείρηση καθιστά διαθέσιμο σύνολο δεδομένων σχετικά με τα στοιχεία επαφής της

Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να καθιστά διαθέσιμο σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, στον Οργανισμό, σε τρίτους και σε δημόσιους φορείς σύνολο δεδομένων που περιλαμβάνει το όνομα μεταφοράς, τον κωδικό μεταφοράς και τον επίσημο ιστότοπό της. Ο επίσημος ιστότοπος που αναφέρεται στην παρούσα βασική παράμετρο πρέπει να είναι μηχαναναγνώσιμος και σύμφωνος με τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την προσβασιμότητα του περιεχομένου του Ιστού. Σε περίπτωση που σιδηροδρομική επιχείρηση ασκεί επιχειρηματική δραστηριότητα από κοινού με άλλη(-ες) σιδηροδρομική(-ές) επιχείρηση(-εις), πρέπει να καθίστανται διαθέσιμα στις υπόλοιπες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις το όνομα της κοινής επιχειρηματικής μονάδας, οι κωδικοί μεταφοράς και ο επίσημος ιστότοπος.

Σε περίπτωση που σιδηροδρομική επιχείρηση καθιστά διαθέσιμες τις πληροφορίες του πίνακα δρομολογίων της σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σύμφωνα με την ενότητα 4.2.1.1, πρέπει να εξασφαλίζει ότι στο εν λόγω σύνολο δεδομένων υπάρχει όνομα μεταφοράς αντίστοιχο του ονόματος μεταφοράς που αναφέρεται στον πίνακα δρομολογίων. Σε περίπτωση που επέλθουν μεταβολές, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να επικαιροποιεί το περιεχόμενο του συνόλου δεδομένων το ταχύτερο δυνατόν.

4.2.4. Χειρισμός πληροφοριών που αφορούν τους όρους μεταφοράς

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να χειρίζεται πληροφορίες σχετικές με τους όρους μεταφοράς.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να εξασφαλίζει τη διαθεσιμότητα των όρων μεταφοράς στον επίσημο ιστότοπο της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να ισχύουν για τις επιβατικές υπηρεσίες της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να ακολουθεί την εξής διαδικασία:

4.2.4.1. Η σιδηροδρομική επιχείρηση δημοσιεύει πληροφορίες σχετιζόμενες με τους όρους μεταφοράς

Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να δημοσιεύει πληροφορίες με αντικείμενο:

- τους γενικούς όρους μεταφοράς για επιβάτες του σιδηροδρόμου (GCC-CIV/PRR),
- τους δικούς της όρους μεταφοράς,
- υπερσυνδέτη με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1371/2007, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών,
- τα αποδεκτά μέσα πληρωμής,
- τους όρους που ισχύουν για την πώληση και μετά την πώληση, και ειδικότερα για την αλλαγή εισιτηρίων και την επιστροφή της αξίας τους,
- τις διαδικασίες για την υποβολή παραπόνων,

τουλάχιστον στον επίσημο ιστότοπό της. Ο εν λόγω ιστότοπος πρέπει να είναι σύμφωνος με τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την προσβασιμότητα του περιεχομένου του Ιστού, όπου λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες ατόμων με προβλήματα ακοής και/ή όρασης.

Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται για την πρώτη δημοσίευση το αργότερο εντός έξι μηνών από την έναρξη ισχύος της παρούσας ΤΠΔ. Τροποποιήσεις των εν λόγω πληροφοριών πρέπει να δημοσιεύονται τουλάχιστον έξι ημέρες πριν αρχίσει η εφαρμογή τους. Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να παραθέτει τα άρθρα τα οποία έχουν τροποποιηθεί σε σχέση με την προηγούμενη έκδοση. Σε κάθε τέτοια περίπτωση, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να διατηρεί στον επίσημο ιστότοπό της την προηγούμενη έκδοση των εν λόγω πληροφοριών.

4.2.5. Χειρισμός πληροφοριών που αφορούν μεταφορά παραδιδόμενων αποσκευών

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να διασφαλίζει την παροχή πληροφοριών σχετικά με τη μεταφορά παραδιδόμενων αποσκευών, εφόσον η εν λόγω σιδηροδρομική επιχείρηση προσφέρει αυτή την υπηρεσία. Εάν η υπηρεσία δεν προσφέρεται, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να παρέχει την πληροφορία ότι δεν προσφέρεται η εν λόγω υπηρεσία.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να εξασφαλίζει στον επιβάτη τη διαθεσιμότητα πληροφοριών σχετικά με τον χειρισμό παραδιδόμενων αποσκευών.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να ακολουθεί την εξής διαδικασία:

4.2.5.1. Η σιδηροδρομική επιχείρηση δημοσιεύει τους όρους για τον χειρισμό παραδιδόμενων αποσκευών

Απευθυνόμενη προς τους επιβάτες, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να δημοσιεύει τους όρους για τον χειρισμό παραδιδόμενων αποσκευών, σε περίπτωση που η σιδηροδρομική επιχείρηση προσφέρει αυτή την υπηρεσία. Εάν δεν προσφέρεται η υπηρεσία, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να δημοσιεύει τη σχετική πληροφορία. Η εν λόγω πληροφορία πρέπει να δημοσιεύεται τουλάχιστον στον επίσημο ιστότοπο της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Ο εν λόγω ιστότοπος πρέπει να είναι σύμφωνος με τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την προσβασιμότητα του περιεχομένου του Ιστού, όπου λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες ατόμων με προβλήματα ακοής και/ή όρασης.

Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται για την πρώτη δημοσίευση το αργότερο εντός έξι μηνών από την έναρξη ισχύος της παρούσας ΤΠΔ. Τροποποιήσεις των εν λόγω πληροφοριών πρέπει να δημοσιεύονται τουλάχιστον έξι ημέρες πριν αρχίσει η εφαρμογή τους. Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να παραθέτει τα άρθρα τα οποία έχουν τροποποιηθεί σε σχέση με την προηγούμενη έκδοση. Σε κάθε τέτοια περίπτωση, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να διατηρεί στον επίσημο ιστότοπό της την προηγούμενη έκδοση των εν λόγω πληροφοριών.

4.2.6. Χειρισμός πληροφοριών που αφορούν τη μεταφορά και τη βοήθεια ατόμων μειωμένης κινητικότητας (ΑΜΚ)

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση, ο πωλητής εισιτηρίων και/ή ο διαχειριστής σταθμού πρέπει να εξασφαλίζουν την παροχή πληροφοριών σχετικά με τη μεταφορά και τη βοήθεια ΑΜΚ.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να εξασφαλίζει στον επιβάτη τη διαθεσιμότητα πληροφοριών σχετικά με τη μεταφορά και τη βοήθεια ΑΜΚ. Εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση χρησιμοποιεί επικοινωνίες ΤΠ για την αποστολή αιτήματος διαθεσιμότητας/κράτησης που αφορά την παροχή βοήθειας σε ΑΜΚ, το σύστημα στο οποίο απευθύνεται πρέπει να είναι τουλάχιστον ικανό να χειρίζεται μηνύματα σύμφωνα με το πρωτόκολλο που ορίζεται στο τεχνικό έγγραφο Β.10 (βλέπε παράρτημα ΙΙΙ). Επιπλέον, το σύστημα πρέπει να εκδίδει αριθμό επιβεβαίωσης για την κράτηση της βοήθειας — αυτό είναι ουσιώδες, προκειμένου να παρέχεται στον πελάτη/επιβάτη η διαβεβαίωση και η εμπιστοσύνη ότι η βοήθεια θα παρασχεθεί και να υφίσταται υποχρέωση λογοδοσίας και ευθύνη για την παροχή της βοήθειας. Τα εν λόγω μηνύματα περιέχουν όλες τις αναγκαίες πληροφορίες για την κράτηση βοήθειας, ώστε η σιδηροδρομική επιχείρηση, ο πωλητής εισιτηρίων και/ή ο διαχειριστής σταθμού να εκδίδουν αριθμό επιβεβαίωσης προς το ΑΜΚ (για κάθε αναχώρηση και άφιξη κάθε ταξιδιού).

Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να εφαρμόζονται ως εξής: ο χειρισμός πληροφοριών που αφορούν τη μεταφορά ΑΜΚ πρέπει να πραγματοποιείται στο πλαίσιο των επιβατικών υπηρεσιών της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο όσον αφορά την ηλεκτρονική αίτηση/επιβεβαίωση πρέπει να εφαρμόζονται εφόσον υφίσταται συμφωνία μεταξύ των αιτούντων και των παραληπτών του αιτήματος.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες διαδικασίες:

4.2.6.1. Η σιδηροδρομική επιχείρηση δημοσιεύει πληροφορίες σχετικά με την προσπελασιμότητα των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και σχετικά με τους όρους πρόσβασης στο τροχαιό υλικό

Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να δημοσιεύει τις ακόλουθες πληροφορίες:

- τους τύπους/αριθμούς αμαξοστοιχιών και/ή αριθμό γραμμής (εφόσον δεν είναι διαθέσιμος στο κοινό ο αριθμός αμαξοστοιχίας), σε περίπτωση που είναι διαθέσιμες διευκολύνσεις για ΑΜΚ,
- τους τύπους και τις ποσοτικά ελάχιστες διευκολύνσεις για ΑΜΚ στις προαναφερόμενες αμαξοστοιχίες (όπως θέση για αναπηρικό αμαξίδιο, διαμέρισμα για ΑΜΚ, χώρος υγιεινής για ΑΜΚ, θέση με καθίσματα για ΑΜΚ), υπό κανονικές επιχειρησιακές συνθήκες,
- τους τρόπους με τους οποίους ζητείται βοήθεια για επιβίβαση σε αμαξοστοιχίες και αποβίβαση από αυτές (περιλαμβανομένων του χρόνου ειδοποίησης, της διεύθυνσης, της διεύθυνσης ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, των ωρών λειτουργίας και του αριθμού τηλεφώνου του(των) γραφείου(-ων) για παροχή βοήθειας σε ΑΜΚ), σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 24 του κανονισμού σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών,
- το μέγιστο επιτρεπόμενο μέγεθος και βάρος αναπηρικού αμαξιδίου (περιλαμβανομένου του βάρους του ΑΜΚ),
- τους όρους μεταφοράς ατόμων και/ή ζώων συνοδείας,
- τους όρους πρόσβασης στα κτήρια και στις αποβάθρες σταθμού, περιλαμβανομένων των πληροφοριών αν ο σταθμός έχει καταταχθεί στους σταθμούς τους προσπελάσιμους σε ΑΜΚ και αν διαθέτει προσωπικό για την υποστήριξη ΑΜΚ,

τουλάχιστον στον επίσημο ιστότοπό της. Ο εν λόγω ιστότοπος πρέπει να είναι σύμφωνος με τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την προσβασιμότητα του περιεχομένου του Ιστού, όπου λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες ατόμων με προβλήματα ακοής και/ή όρασης.

Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται για την πρώτη δημοσίευση το αργότερο εντός έξι μηνών από την έναρξη ισχύος της παρούσας ΤΠΔ. Τροποποιήσεις των εν λόγω πληροφοριών πρέπει να δημοσιεύονται τουλάχιστον έξι ημέρες πριν αρχίσει η εφαρμογή τους. Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να παραθέτει τα άρθρα τα οποία έχουν τροποποιηθεί σε σχέση με την προηγούμενη έκδοση. Σε κάθε τέτοια περίπτωση, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να διατηρεί στον επίσημο ιστότοπό της την προηγούμενη έκδοση των εν λόγω πληροφοριών.

4.2.6.2. Η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο πωλητής εισιτηρίων διαβιβάζει στο (στα) σύστημα(-τα) αποδέκτη(-ες) αίτημα διαθεσιμότητας/κράτησης για παροχή βοήθειας σε ΑΜΚ

Εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο πωλητής εισιτηρίων χρησιμοποιεί επικοινωνίες ΤΠ για την αποστολή αιτήματος διαθεσιμότητας/κράτησης που αφορά την παροχή βοήθειας σε ΑΜΚ, το εν λόγω αίτημα πρέπει να είναι σύμφωνο προς τις σχετικές διατάξεις.

Η δυνατότητα κράτησης για την παροχή βοήθειας σε ΑΜΚ πρέπει να εξαρτάται από την ύπαρξη εμπορικής συμφωνίας μεταξύ του (των) οικείου(-ων) μεταφορέα(-ων) και διανομέα(-ων). Οι εν λόγω συμφωνίες μπορούν να περιλαμβάνουν τέλη, τεχνικά πρότυπα και πρότυπα ασφαλείας, ειδικούς περιορισμούς από άποψη αμαξοστοιχιών, τόπων προέλευσης/προορισμού, τιμολογίων, διαύλων πώλησης κ.λπ.

Με την προϋπόθεση ότι υπάρχει συμφωνία μεταξύ των οικείων μερών, το σύστημα διανομής που αιτείται πρέπει να διαβιβάζει στο σύστημα αιτήματα για τη σχετική διαθεσιμότητα/κράτηση αμαξοστοιχίας όσον αφορά τον συγκεκριμένο τύπο βοήθειας.

Οι κύριοι τύποι αιτημάτων πρέπει να είναι:

- Αίτημα διαθεσιμότητας,
- Αίτημα κράτησης,
- Αίτημα μερικής ακύρωσης,
- Αίτημα πλήρους ακύρωσης.

Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται κατόπιν αιτήματος του πελάτη, το οποίο διαβιβάζεται στο σύστημα της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του πωλητή εισιτηρίων.

Τα στοιχεία δεδομένων και το περιεχόμενο των πληροφοριών του μηνύματος που χρησιμοποιούνται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων πρέπει να συμφωνούν:

- είτε με στοιχεία που ορίζονται στο τεχνικό έγγραφο Β.10 (βλέπε παράρτημα ΙΙΙ), οπότε όλα τα συστήματα-αποδέκτες πρέπει να είναι ικανά να κατανοούν το αίτημα και να αποκρίνονται,
- είτε με άλλως καθοριζόμενους κανόνες, οπότε το σύστημα-αποδέκτης πρέπει να είναι ικανό να κατανοεί το αίτημα και να απαντά μόνον εφόσον υφίσταται συγκεκριμένη συμφωνία με το σύστημα που υπέβαλε το αίτημα.

4.2.6.3. Το σύστημα-αποδέκτης αποστέλλει απάντηση για διαθεσιμότητα/κράτηση που αφορά την παροχή βοήθειας σε ΑΜΚ

Εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση χρησιμοποιεί επικοινωνίες ΤΠ για την αποστολή απάντησης σχετικά με διαθεσιμότητα/κράτηση που αφορά την παροχή βοήθειας σε ΑΜΚ, το σύστημα αυτό πρέπει να είναι σύμφωνο με τους όρους και τις προϋποθέσεις της παρούσας διαδικασίας.

Εφόσον αίτημα για κράτηση που αφορά την παροχή βοήθειας σε ΑΜΚ έχει συνταχθεί κανονικά σύμφωνα με την προαναφερόμενη διαδικασία, το σύστημα-αποδέκτης πρέπει να αποστέλλει στο σύστημα που αιτείται απάντηση για διαθεσιμότητα/κράτηση σχετικά με τον αιτηθέντα τύπο βοήθειας.

Οι κύριοι τύποι απαντήσεων που αφορούν κράτηση πρέπει να είναι:

- Απάντηση σχετικά με διαθεσιμότητα,
- Επιβεβαίωση αιτήματος κράτησης,



- Επιβεβαίωση αιτήματος μερικής ακύρωσης,
- Επιβεβαίωση αιτήματος πλήρους ακύρωσης,
- Αρνητική απάντηση.

Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται για απάντηση σε εισερχόμενο αίτημα που έχει ληφθεί από το σύστημα στο οποίο έχει αποσταλεί το αίτημα σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται ανωτέρω.

Τα στοιχεία δεδομένων και το περιεχόμενο των πληροφοριών του μηνύματος που χρησιμοποιούνται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων πρέπει να συμφωνούν:

- είτε με τα στοιχεία που ορίζονται στο τεχνικό έγγραφο B.10 (βλέπε παράρτημα III),
- είτε με άλλως καθοριζόμενους κανόνες,

σύμφωνα με το πρωτόκολλο που χρησιμοποιείται από το σύστημα που αιτείται.

#### 4.2.7. Χειρισμός πληροφοριών που αφορούν τη μεταφορά ποδηλάτων

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να διασφαλίζει την παροχή πληροφοριών σχετικά με τη μεταφορά ποδηλάτων.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να εξασφαλίζει στον επιβάτη τη διαθεσιμότητα πληροφοριών για τη μεταφορά ποδηλάτων. Το σύστημα-διαθέτης πρέπει να είναι ικανό να χειρίζεται τουλάχιστον μηνύματα τα οποία συμφωνούν με το πρωτόκολλο που αναφέρεται στο τεχνικό έγγραφο B.5 (βλέπε παράρτημα III).

Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να εφαρμόζονται ως εξής: ο χειρισμός πληροφοριών που αφορούν τη μεταφορά ποδηλάτων πρέπει να πραγματοποιείται στο πλαίσιο των επιβατικών υπηρεσιών της σιδηροδρομικής επιχείρησης, εφόσον προσφέρεται μεταφορά ποδηλάτων. Στις περιπτώσεις που για τη μεταφορά είναι δυνατή ή υποχρεωτική η κράτηση, τα προβλεπόμενα στην παρούσα βασική παράμετρο που αφορούν ηλεκτρονικό αίτημα/επιβεβαίωση πρέπει να εφαρμόζονται εφόσον υφίσταται συμφωνία για την παροχή υπηρεσιών μεταξύ του αιτούντος και του διαθέτοντος μέρους.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες διαδικασίες:

##### 4.2.7.1. Η σιδηροδρομική επιχείρηση δημοσιεύει όρους για τον χειρισμό ποδηλάτων

Απευθυνόμενη προς τους επιβάτες, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να δημοσιεύει τους όρους για τη μεταφορά ποδηλάτων, εφόσον η σιδηροδρομική επιχείρηση προσφέρει αυτή την υπηρεσία. Η σχετική πληροφορία πρέπει να δημοσιεύεται τουλάχιστον στον επίσημο ιστότοπο της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Ο εν λόγω ιστότοπος πρέπει να συμφωνεί με τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την προσβασιμότητα του Ιστού, όπου λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες ατόμων με προβλήματα ακοής και/ή όρασης. Οι υπόψη όροι πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον:

- τους τύπους/αριθμούς αμαξοστοιχιών ή αριθμό γραμμής (εφόσον δεν είναι διαθέσιμος στο κοινό ο αριθμός αμαξοστοιχίας), σε περίπτωση που είναι διαθέσιμη η μεταφορά ποδηλάτων,
- συγκεκριμένες ώρες/χρονικές περιόδους κατά τις οποίες επιτρέπεται η μεταφορά ποδηλάτων,
- τους ναύλους για τη μεταφορά ποδηλάτων,
- αν υπάρχει διαθέσιμη ή απαιτείται ειδική κράτηση για χώρο τοποθέτησης ποδηλάτων στην αμαξοστοιχία (περιλαμβάνονται ο χρόνος ειδοποίησης για ποδήλατο, οι ώρες λειτουργίας, η διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και/ή ο αριθμός τηλεφώνου).

Η πρώτη δημοσίευση αυτών των όρων πρέπει να πραγματοποιείται το αργότερο εντός έξι μηνών από την έναρξη ισχύος της παρούσας ΤΠΔ. Τροποποιήσεις των εν λόγω πληροφοριών πρέπει να δημοσιεύονται τουλάχιστον έξι ημέρες πριν αρχίσει να ισχύει η τροποποίηση. Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να παραθέτει τα άρθρα τα οποία έχουν τροποποιηθεί σε σχέση με την προηγούμενη έκδοση. Σε κάθε περίπτωση, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να διατηρεί στον επίσημο ιστότοπό της την προηγούμενη έκδοση των εν λόγω πληροφοριών.

4.2.7.2. Σιδηροδρομική επιχείρηση ή πωλητής εισιτηρίων διαβιβάζει στο σύστημα διάθεσης κρατήσεων αίτημα διαθεσιμότητας/κράτησης για ποδήλατα

Η δυνατότητα κράτησης πρέπει να εξαρτάται από την ύπαρξη εμπορικής συμφωνίας μεταξύ του (των) οικείου(-ων) μεταφορέα(-ων) και διανομέα(-ων). Οι εν λόγω συμφωνίες μπορούν να περιλαμβάνουν τέλη, τεχνικά πρότυπα και πρότυπα ασφαλείας, ειδικούς περιορισμούς από άποψη αμαξοστοιχιών, τόπων προέλευσης/προορισμού, τιμολογίων, διαύλων πώλησης κ.λπ.

Εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο πωλητής εισιτηρίων χρησιμοποιεί επικοινωνία ΤΠ για την αποστολή αιτήματος σχετικά με διαθεσιμότητα/κράτηση που αφορά τη μεταφορά ποδηλάτων, αυτή η επικοινωνία πρέπει να είναι σύμφωνη με τις απαιτήσεις της παρούσας διαδικασίας.

Με την προϋπόθεση ότι υπάρχει συμφωνία μεταξύ των οικείων μερών, το σύστημα διανομής που αιτείται πρέπει να διαβιβάζει στο σύστημα-διαθέτη αιτήματα για τη συγκεκριμένη μεταφορά ποδηλάτου όσον αφορά τη διαθεσιμότητα/κράτηση στην οικεία αμαξοστοιχία.

Οι κύριοι τύποι αιτημάτων κράτησης πρέπει να είναι:

- Ερώτημα σχετικά με διαθεσιμότητα,
- Αίτημα κράτησης,
- Αίτημα μερικής ακύρωσης,
- Αίτημα ολικής ακύρωσης.

Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται κατόπιν αιτήματος του πελάτη, το οποίο έχει αποσταλεί στο σύστημα διανομής της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Τα στοιχεία δεδομένων και το περιεχόμενο των πληροφοριών του μηνύματος που χρησιμοποιούνται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων πρέπει να συμφωνούν:

- είτε με τους ορισμούς του τεχνικού εγγράφου Β.5 (βλέπε παράρτημα ΙΙΙ), οπότε όλα τα συστήματα-διαθέτες πρέπει να είναι ικανά να κατανοούν το αίτημα και να απαντούν,
- είτε με άλλως καθοριζόμενους κανόνες, οπότε το σύστημα-διαθέτης πρέπει να είναι ικανό να κατανοεί το αίτημα και να απαντά μόνον εφόσον έχει συναφθεί συγκεκριμένη συμφωνία με το σύστημα διανομής που αιτείται.

4.2.7.3. Σύστημα διάθεσης κρατήσεων διαβιβάζει απάντηση διαθεσιμότητας/κράτησης για ποδήλατα

Εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση χρησιμοποιεί επικοινωνίες ΤΠ για την αποστολή απάντησης σχετικά με διαθεσιμότητα/κράτηση που αφορά μεταφορά ποδηλάτων, το σύστημα πρέπει να είναι σύμφωνο με τις σχετικές οδηγίες που αφορούν την παρούσα διαδικασία.

Εφόσον αίτημα κράτησης χώρων για ποδήλατα έχει διατυπωθεί ορθά σύμφωνα με την περιγραφόμενη ανωτέρω διαδικασία, το σύστημα-διαθέτης πρέπει να διαβιβάζει στο σύστημα διανομής που αιτείται απάντηση διαθεσιμότητας/κράτησης για την αμαξοστοιχία για την οποία ζητήθηκε.

Οι κύριοι τύποι απαντήσεων που αφορούν κράτηση πρέπει να είναι:

- Απάντηση σχετικά με διαθεσιμότητα,
- Επιβεβαίωση αιτήματος κράτησης,
- Επιβεβαίωση αιτήματος μερικής ακύρωσης,
- Επιβεβαίωση αιτήματος ολικής ακύρωσης,
- Αρνητική απάντηση.

Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται για απάντηση σε εισερχόμενο αίτημα που έχει ληφθεί από το σύστημα-διαθέτη σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται ανωτέρω.

Τα στοιχεία δεδομένων και το περιεχόμενο των πληροφοριών του μηνύματος που χρησιμοποιούνται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων πρέπει να συμφωνούν:

- είτε με τα στοιχεία που περιέχονται στο τεχνικό έγγραφο B.5 (βλέπε παράρτημα III),
- είτε με άλλως καθοριζόμενους κανόνες,

σύμφωνα με το πρωτόκολλο που χρησιμοποιείται από το σύστημα-διαθέτη που αιτείται.

#### 4.2.8. Χειρισμός πληροφοριών που αφορούν τη μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να διασφαλίζει την παροχή πληροφοριών σχετικά με τη μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων/μοτοσικλετών (στη συνέχεια, ο όρος «επιβατικό αυτοκίνητο» περιλαμβάνει και τις μοτοσικλέτες), εφόσον αυτή η υπηρεσία προσφέρεται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να εξασφαλίζει στον επιβάτη τη διαθεσιμότητα των πληροφοριών για τη μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων. Το σύστημα-διαθέτης πρέπει να είναι ικανό να χειρίζεται τουλάχιστον μηνύματα τα οποία συμφωνούν με το πρωτόκολλο που αναφέρεται στο τεχνικό έγγραφο B.5 (βλέπε παράρτημα III).

Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να εφαρμόζονται ως εξής: ο χειρισμός πληροφοριών που αφορούν τη μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων πρέπει να πραγματοποιείται στο πλαίσιο των επιβατικών υπηρεσιών της σιδηροδρομικής επιχείρησης, εφόσον προσφέρεται μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων. Στις περιπτώσεις που για τη μεταφορά είναι δυνατή ή υποχρεωτική η κράτηση, τα προβλεπόμενα στην παρούσα βασική παράμετρο που αφορούν ηλεκτρονικό αίτημα/επιβεβαίωση πρέπει να εφαρμόζονται εφόσον υφίσταται συμφωνία για την παροχή υπηρεσιών μεταξύ του αιτούντος και του διαθέτοντος μέρους.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες διαδικασίες:

##### 4.2.8.1. Η σιδηροδρομική επιχείρηση δημοσιεύει όρους για τον χειρισμό επιβατικών αυτοκινήτων

Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να γνωστοποιεί στους επιβάτες τους όρους για τη μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων, εφόσον η σιδηροδρομική επιχείρηση προσφέρει αυτή την υπηρεσία. Η σχετική πληροφορία πρέπει να δημοσιεύεται τουλάχιστον στον επίσημο ιστότοπο της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Ο εν λόγω ιστότοπος πρέπει να είναι σύμφωνος με τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την προσβασιμότητα του περιεχομένου του Ιστού, όπου λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες ατόμων με προβλήματα ακοής και/ή όρασης.

Οι υπόψη όροι πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον:

- τους τύπους/αριθμούς αμαξοστοιχιών στις οποίες είναι διαθέσιμη υπηρεσία μεταφοράς επιβατικών αυτοκινήτων,
- συγκεκριμένες ώρες/χρονικές περιόδους κατά τις οποίες είναι διαθέσιμη η υπηρεσία μεταφοράς επιβατικών αυτοκινήτων,
- τους τυπικούς ναύλους για τη μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων (περιλαμβανομένων ναύλων για την ενδιάθεση επιβατών, εφόσον η υπηρεσία ενδιάθεσης προσφέρεται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση),
- συγκεκριμένη διεύθυνση και συγκεκριμένη ώρα για τη φόρτωση επιβατικών αυτοκινήτων στην αμαξοστοιχία,
- συγκεκριμένη διεύθυνση και συγκεκριμένη ώρα άφιξης της αμαξοστοιχίας στον σταθμό προορισμού,
- μέγεθος, βάρος και λοιποί περιορισμοί για τη μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων.

Η πρώτη δημοσίευση πρέπει να πραγματοποιείται το αργότερο εντός έξι μηνών από την έναρξη ισχύος της παρούσας ΤΠΔ. Τροποποιήσεις των εν λόγω πληροφοριών πρέπει να δημοσιεύονται τουλάχιστον έξι ημέρες πριν αρχίσει η εφαρμογή τους. Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να παραθέτει τα άρθρα τα οποία έχουν τροποποιηθεί. Σε κάθε περίπτωση, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να διατηρεί στον επίσημο ιστότοπό της την προηγούμενη έκδοση αυτών των πληροφοριών.

4.2.8.2. Σιδηροδρομική επιχείρηση ή πωλητής εισιτηρίων διαβιβάζει στο σύστημα κρατήσεων αίτημα διαθεσιμότητας/κράτησης για επιβατικά αυτοκίνητα

Η δυνατότητα κράτησης πρέπει να εξαρτάται από την ύπαρξη εμπορικής συμφωνίας μεταξύ του (των) οικείου(-ων) μεταφορέα(-ων) και διανομέα(-ων). Οι εν λόγω συμφωνίες μπορούν να περιλαμβάνουν τέλη, τεχνικά πρότυπα και πρότυπα ασφαλείας, ειδικούς περιορισμούς από άποψη αμαξοστοιχιών, τόπων προέλευσης/προορισμού, τιμολογίων, διαύλων πώλησης κ.λπ.

Εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο πωλητής εισιτηρίων χρησιμοποιεί επικοινωνία ΤΠ για την αποστολή αιτημάτων διαθεσιμότητας/κράτησης που αφορούν τη μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων, αυτή η επικοινωνία πρέπει να είναι σύμφωνη με τις διατάξεις που διέπουν την παρούσα διαδικασία.

Με την προϋπόθεση ότι υπάρχει συμφωνία μεταξύ των οικείων μερών, το σύστημα διανομής που αιτείται πρέπει να διαβιβάζει στο σύστημα-διαθέτη αιτήματα για τη συγκεκριμένη μεταφορά επιβατικού αυτοκινήτου όσον αφορά τη διαθεσιμότητα/κράτηση στην οικεία αμαξοστοιχία.

Οι κύριοι τύποι αιτημάτων κράτησης πρέπει να είναι:

- Αίτημα διαθεσιμότητας,
- Αίτημα κράτησης,
- Αίτημα μερικής ακύρωσης,
- Αίτημα ολικής ακύρωσης.

Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται κατόπιν αιτήματος που έχει διαβιβαστεί από πελάτη στο σύστημα διανομής της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Τα στοιχεία δεδομένων και το περιεχόμενο των πληροφοριών του μηνύματος που χρησιμοποιούνται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων πρέπει να συμφωνούν:

- είτε με στοιχεία που ορίζονται στο τεχνικό έγγραφο B.5 (βλέπε παράρτημα III), οπότε όλα τα συστήματα-διαθέτες πρέπει να είναι ικανά να κατανοούν το αίτημα και να απαντούν,
- είτε με άλλως καθοριζόμενους κανόνες, οπότε το σύστημα-διαθέτης πρέπει να είναι ικανό να κατανοεί το αίτημα και να απαντά μόνον εφόσον υφίσταται συγκεκριμένη συμφωνία με το σύστημα διανομής που αιτείται.

4.2.8.3. Σύστημα διάθεσης κρατήσεων διαβιβάζει απάντηση διαθεσιμότητας/κράτησης για επιβατικά αυτοκίνητα

Εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση χρησιμοποιεί επικοινωνίες ΤΠ για την αποστολή απαντήσεων σχετικά με διαθεσιμότητα/κράτηση που αφορά τη μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων, το σύστημα πρέπει να είναι σύμφωνο με τους κανόνες που διέπουν αυτή τη διαδικασία.

Εφόσον αίτημα για κράτηση που αφορά επιβατικά αυτοκίνητα έχει διατυπωθεί ορθά σύμφωνα με την περιγραφόμενη ανωτέρω διαδικασία, το σύστημα-διαθέτης πρέπει να διαβιβάζει στο σύστημα διανομής που αιτείται απάντηση διαθεσιμότητας/κράτησης για την αμαξοστοιχία για την οποία ζητήθηκε η κράτηση.

Οι κύριοι τύποι απαντήσεων που αφορούν κράτηση πρέπει να είναι:

- Απάντηση σχετικά με διαθεσιμότητα,
- Επιβεβαίωση αιτήματος κράτησης,
- Επιβεβαίωση αιτήματος μερικής ακύρωσης,
- Επιβεβαίωση αιτήματος ολικής ακύρωσης,
- Αρνητική απάντηση.

Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται για απάντηση σε εισερχόμενο αίτημα που έχει ληφθεί από το σύστημα-διαθέτη σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται ανωτέρω.

Τα στοιχεία δεδομένων και το περιεχόμενο των πληροφοριών του μηνύματος που χρησιμοποιούνται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων πρέπει να συμφωνούν:

- είτε με στοιχεία που ορίζονται στο τεχνικό έγγραφο B.5 (βλέπε παράρτημα III),
- είτε με άλλως καθοριζόμενους κανόνες,

σύμφωνα με το πρωτόκολλο το οποίο χρησιμοποιείται από το σύστημα διανομής που αιτείται.

#### 4.2.9. Χειρισμός διαθεσιμότητας/κράτησης

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να χειρίζεται τις κρατήσεις για την ενδιάκτηση επιβατών. Όλοι οι διάφοροι τύποι ενδιάκτησης [όπως καθίσματα, κλινοθέσια, κλινάμαξες, καθίσματα προτεραιότητας, χώροι αναπηρικών αμαξιδίων, κλινοδιαμερίσματα καθολικής χρήσης (βλέπε ΤΠΔ ΑΜΚ ενότητα 4.2.4)] ονομάζονται εφεξής «θέσεις», εκτός αν απαιτείται πιο εξειδικευμένη πληροφορία. Οι κρατήσεις για τη μεταφορά ποδηλάτων, επιβατικών αυτοκινήτων, καθώς και για την παροχή βοήθειας σε ΑΜΚ, περιγράφονται σε χωριστές βασικές παραμέτρους σε χωριστές ενότητες.

Η κράτηση θέσεων μπορεί να αφορά απλώς την κράτηση ενδιάκτου, επιπλέον προς τη σύμβαση μεταφοράς, ή μπορεί να αποτελεί μέρος συνδυασμένης συναλλαγής, η οποία περιλαμβάνει και το ενδιάκτου και τη σύμβαση μεταφοράς.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι εκδίδουσες και διαθέτουσες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ανταλλάσσουν τις ενδεδειγμένες πληροφορίες σχετικά με τη διαθεσιμότητα και την κράτηση. Το σύστημα-διαθέτης πρέπει να είναι ικανό να χειρίζεται τουλάχιστον μηνύματα σύμφωνα με το πρωτόκολλο το οποίο αναφέρεται στο τεχνικό έγγραφο B.5 (βλέπε παράρτημα III).

Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να ισχύουν εφόσον υφίσταται συμφωνία μεταξύ του αιτούντος και του διαθέτοντος μέρους όσον αφορά υπηρεσίες των οποίων είναι δυνατή ή υποχρεωτική η κράτηση.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες διαδικασίες:

##### 4.2.9.1. Η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο πωλητής εισιτηρίων διαβιβάζει αίτημα διαθεσιμότητας/κράτησης στο σύστημα διάθεσης κρατήσεων

Η δυνατότητα κράτησης πρέπει να εξαρτάται από την ύπαρξη εμπορικής συμφωνίας μεταξύ του (των) οικείου(-ων) μεταφορέα(-ων) και διανομέα(-ων). Οι εν λόγω συμφωνίες μπορούν να περιλαμβάνουν τέλη, τεχνικά πρότυπα και πρότυπα ασφαλείας, ειδικούς περιορισμούς από άποψη αμαξοστοιχιών, τόπων προέλευσης/προορισμού, τιμολογίων, διαύλων πώλησης κ.λπ.

Με την προϋπόθεση ότι υπάρχει συμφωνία μεταξύ των οικείων μερών, το σύστημα διανομής που αιτείται πρέπει να διαβιβάζει στο σύστημα-διαθέτη αιτήματα για τον συγκεκριμένο τύπο ενδιάκτησης όσον αφορά τη διαθεσιμότητα/κράτηση στην οικεία αμαξοστοιχία.

Οι κύριοι τύποι αιτημάτων κράτησης είναι:

- Ερώτημα σχετικά με διαθεσιμότητα,
- Αίτημα κράτησης,
- Αίτημα μερικής ακύρωσης,
- Αίτημα ολικής ακύρωσης.

Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται κατόπιν αιτήματος πελάτη, το οποίο διαβιβάζεται στο σύστημα διανομής της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Τα στοιχεία δεδομένων και το περιεχόμενο των πληροφοριών του μηνύματος που χρησιμοποιούνται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων πρέπει να συμφωνούν:

- είτε με τα στοιχεία που ορίζονται στο τεχνικό έγγραφο B.5 (βλέπε παράρτημα III), οπότε όλα τα συστήματα-διαθέτες πρέπει να είναι ικανά να κατανοούν το αίτημα και να απαντούν,
- είτε με άλλως καθοριζόμενους κανόνες, οπότε το σύστημα-διαθέτης πρέπει να είναι ικανό να κατανοεί το αίτημα και να απαντά μόνον εφόσον υφίσταται συγκεκριμένη συμφωνία με το σύστημα διανομής που αιτείται.

#### 4.2.9.2. Το σύστημα διάθεσης κρατήσεων διαβιβάζει απάντηση διαθεσιμότητας/κράτησης

Εφόσον αίτημα για κράτηση θέσεων έχει διατυπωθεί ορθά σύμφωνα με την περιγραφόμενη ανωτέρω διαδικασία, το σύστημα-διαθέτης πρέπει να διαβιβάζει στο σύστημα διανομής που αιτείται απάντηση διαθεσιμότητας/κράτησης για την αμαξοστοιχία για την οποία ζητήθηκε η κράτηση.

Οι κύριοι τύποι απαντήσεων που αφορούν κράτηση πρέπει να είναι:

- Απάντηση σχετικά με διαθεσιμότητα,
- Επιβεβαίωση αιτήματος κράτησης,
- Επιβεβαίωση αιτήματος μερικής ακύρωσης,
- Επιβεβαίωση αιτήματος ολικής ακύρωσης,
- Εναλλακτική πρόταση,
- Αρνητική απάντηση.

Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται για απάντηση σε εισερχόμενο αίτημα που έχει ληφθεί από το σύστημα-διαθέτη σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται ανωτέρω.

Τα στοιχεία δεδομένων και το περιεχόμενο των πληροφοριών του μηνύματος που χρησιμοποιούνται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων πρέπει να συμφωνούν:

- είτε με στοιχεία που ορίζονται στο τεχνικό έγγραφο B.5 (βλέπε παράρτημα III),
- είτε με άλλως καθοριζόμενους κανόνες,

σύμφωνα με το πρωτόκολλο το οποίο χρησιμοποιείται από το σύστημα διανομής που αιτείται.

#### 4.2.10. Χειρισμός στοιχείων ασφαλείας για τη διανομή προϊόντων

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο η διαθέτουσα σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να παράγει στοιχεία ασφαλείας για τη διανομή των προϊόντων της.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι επιβάτες λαμβάνουν από τη διαθέτουσα σιδηροδρομική επιχείρηση, κατά τον ενδεδειγμένο χρόνο, τις πληροφορίες και τα στοιχεία αναφοράς σχετικά με την ασφάλεια που είναι αναγκαία για τους διάφορους τύπους εισιτηρίων.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες διαδικασίες:

##### 4.2.10.1. Το σύστημα-διαθέτης δημιουργεί στοιχείο ασφαλείας για ηλεκτρονική παράδοση

Όταν σιδηροδρομική επιχείρηση εκδίδει εισιτήριο/κράτηση σύμφωνα με τη σύμβαση CIV, το προσωπικό του γραφείου/πρακτορείου/λιανοπωλητή ή το σύστημα διανομής της σιδηροδρομικής επιχείρησης πρέπει να παράγει την πληροφορία ασφαλείας που πρόκειται να εισαχθεί στο εισιτήριο/στην κράτηση.

Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται μόλις αποσταλούν επιτυχώς στο σύστημα διανομής των εγκεκριμένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων τα δεδομένα σχετικά με το καθεστώς προαγοράς και τη συναλλαγή πώλησης.



Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της πρέπει να συμφωνούν με:

— το πρότυπο σχετικά με τον χειρισμό στοιχείων ασφαλείας για διανομή προϊόντων, το οποίο εκπονείται. Συνεπώς, αποτελεί ανοικτό σημείο και αναφέρεται στο παράρτημα II.

4.2.10.2. Το σύστημα-διαθέτης δημιουργεί για τη σιδηροδρομική επιχείρηση στοιχείο φακέλου αναφοράς με σκοπό την ηλεκτρονική παράδοση

Όταν σιδηροδρομική επιχείρηση εκδίδει εισιτήριο/κράτηση σύμφωνα με τη σύμβαση CIV, το προσωπικό του γραφείου/πρακτορείου/λιανοπωλητή ή το σύστημα διανομής της σιδηροδρομικής επιχείρησης πρέπει να παράγει στοιχείο φακέλου αναφοράς για την ανάκτηση του εισιτηρίου/της κράτησης, και να εισάγει όλες τις πληροφορίες τις σχετικές με το εισιτήριο στο δικό του σύστημα διανομής.

Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται μόλις αποσταλούν επιτυχώς στο σύστημα διανομής των εγκεκριμένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων τα δεδομένα σχετικά με το καθεστώς προαγοράς και τη συναλλαγή πώλησης.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της πρέπει να συμφωνούν με:

— το πρότυπο σχετικά με τον χειρισμό στοιχείων ασφαλείας για διανομή προϊόντων, το οποίο εκπονείται. Συνεπώς, αποτελεί ανοικτό σημείο και αναφέρεται στο παράρτημα II.

4.2.10.3. Το σύστημα-διαθέτης δημιουργεί για τον επιβάτη στοιχείο φακέλου αναφοράς με σκοπό την ηλεκτρονική παράδοση

Όταν σιδηροδρομική επιχείρηση εκδίδει εισιτήριο/κράτηση σύμφωνα με τη σύμβαση CIV, το προσωπικό του γραφείου/πρακτορείου/λιανοπωλητή ή το σύστημα διανομής της σιδηροδρομικής επιχείρησης πρέπει να παράγει στοιχείο φακέλου αναφοράς και να το εισάγει στο εισιτήριο/στην κράτηση.

Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται μόλις αποσταλούν επιτυχώς στο σύστημα διανομής των εγκεκριμένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων τα δεδομένα σχετικά με το καθεστώς προαγοράς και τη συναλλαγή πώλησης.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της πρέπει να συμφωνούν με:

— το πρότυπο σχετικά με τον χειρισμό στοιχείων ασφαλείας για διανομή προϊόντων, το οποίο εκπονείται. Συνεπώς, αποτελεί ανοικτό σημείο και αναφέρεται στο παράρτημα II.

4.2.11. Παράδοση του προϊόντος μετά την αγορά του στον πελάτη (περάτωση)

Αυτή η βασική παράμετρος περιγράφει όλες τις δυνατές άμεσες και έμμεσες μεθόδους περάτωσης οι οποίες συνδέονται με το εισιτήριο και/ή την κράτηση, καθώς και το είδος υποστρώματος (π.χ. χαρτί).

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο εκδότης ή ο πωλητής εισιτηρίου εκδίδει εισιτήρια σύμφωνα με κανόνες με τους οποίους επιτυγχάνεται διαλειτουργικότητα μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Κατά την έκδοση εισιτηρίων σε πωλήσεις για εξωτερικό και πωλήσεις στο εξωτερικό, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να χρησιμοποιούν τουλάχιστον έναν από τους τύπους περάτωσης που αναφέρονται στην ενότητα 4.2.11.1 Περάτωση —άμεσα— για πωλήσεις για εξωτερικό και πωλήσεις στο εξωτερικό, και στην ενότητα 4.2.11.2 Περάτωση —έμμεσα— για πωλήσεις για εξωτερικό και πωλήσεις στο εξωτερικό.

Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να ισχύουν τουλάχιστον για τα τιμολόγια που αφορούν πωλήσεις για εξωτερικό και πωλήσεις στο εξωτερικό.

4.2.11.1. Περάτωση —άμεσα— για πωλήσεις για εξωτερικό και πωλήσεις στο εξωτερικό

Αυτή η διαδικασία είναι εναλλακτική προς τη διαδικασία 4.2.11.2 Περάτωση —έμμεσα— για πωλήσεις για εξωτερικό και πωλήσεις στο εξωτερικό.

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να δέχονται τουλάχιστον εισιτήρια που ανταποκρίνονται στον ορισμό του τεχνικού εγγράφου B.6 (βλέπε παράρτημα III), εκτός αν το εισιτήριο δεν είναι το ενδεδειγμένο για το ταξίδι που ζητείται, σε περίπτωση που η σιδηροδρομική επιχείρηση υποψιάζεται βάσιμα απάτη και σε περίπτωση που το εισιτήριο δεν χρησιμοποιείται σύμφωνα με τους όρους μεταφοράς της ενότητας 4.2.4.

Οι κύριοι τύποι εκδιδόμενων εισιτηρίων εξειδικεύονται στο τεχνικό έγγραφο B.6 του παραρτήματος III:

- Εισιτήριο και κράτηση,
- Εισιτήριο μόνο,
- Κράτηση μόνο,
- Συμπληρώματα,
- Αναβάθμιση,
- Τροποποίηση δρομολογίου,
- Δελτίο επιβίβασης,
- Ειδικοί ναύλοι σε συνδυασμό με εθνικές εκπτώτικές κάρτες σιδηροδρόμου,
- Ομαδικό εισιτήριο,
- Διαφόρων ειδών διεθνή προνομιακά δελτία για σιδηρόδρομο,
- Απόκομμα για συνοδευόμενο όχημα,
- Αποδεικτικό δικαιώματος διαδρομής ως αποζημίωση.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της πρέπει να συμφωνούν με το (τα) τεχνικό(-α) έγγραφο(-α):

- B.6 (βλέπε παράρτημα III).

#### 4.2.11.2. Περάτωση —έμμεσα— για πωλήσεις για εξωτερικό και πωλήσεις στο εξωτερικό

Η διαδικασία αυτή είναι εναλλακτική προς τη διαδικασία 4.2.11.1 Περάτωση —άμεσα— για πωλήσεις για εξωτερικό και πωλήσεις στο εξωτερικό.

Σε περίπτωση που η σιδηροδρομική επιχείρηση πραγματοποιεί πωλήσεις με εφαρμογή έμμεσης περάτωσης σύμφωνα με μια από τις ακόλουθες μεθόδους, πρέπει να τηρεί τα πρότυπα:

- Ηλεκτρονική παράδοση σύμφωνη προς τη CIV (Εισιτήριο κατά την αναχώρηση),
- Δηλωτικό σε κατάλογο σύμφωνο με τη CIV,
- Εισιτήριο σύμφωνο με τη CIV για εκτύπωση σε φύλλο A4 παραδιδόμενο μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.

Οι κύριοι τύποι των προαναφερθέντων εκδιδόμενων εισιτηρίων πρέπει να είναι:

- Ανοικτό εισιτήριο (μόνο διαδρομή),
- Ανοικτό εισιτήριο + κράτηση (διαδρομή και κράτηση),
- Ανοικτό εισιτήριο + συμπλήρωμα (διαδρομή και συμπλήρωμα),
- Ανοικτό εισιτήριο + κράτηση + συμπλήρωμα (διαδρομή, κράτηση και συμπλήρωμα),
- Εισιτήριο συνολικής τιμής (διαδρομή και κράτηση).

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της πρέπει να συμφωνούν με το (τα) τεχνικό(-ά) έγγραφο(-α):

— B.6 (βλέπε παράρτημα III),

— B.7 (βλέπε παράρτημα III),

— Πρότυπο για ευρωπαϊκό «Εισιτήριο κατά την αναχώρηση» και για ευρωπαϊκό «Δηλωτικό σε κατάλογο» εκπονείται. Συνεπώς, αποτελεί ανοικτό σημείο και αναφέρεται στο παράρτημα II.

#### 4.2.11.3. Περάτωση — άμεση — πωλήσεις για εσωτερικό

Αποτελεί ανοικτό σημείο (βλέπε παράρτημα II).

#### 4.2.11.4. Περάτωση — έμμεση — πωλήσεις για εσωτερικό

Αποτελεί ανοικτό σημείο (βλέπε παράρτημα II).

#### 4.2.12. Χειρισμός παροχής πληροφοριών στην περιοχή σταθμού

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο ο διαχειριστής σταθμού πρέπει να παρέχει στους πελάτες εντός της περιοχής του σταθμού πληροφορίες για την πορεία αμαξοστοιχίας.

Αυτό πρέπει να ισχύει μόνον εφόσον έχει πραγματοποιηθεί ανακαίνιση, σημαντική αναβάθμιση ή νέα εγκατάσταση συστημάτων φωνητικών ανακοινώσεων και/ή οπτικών ενδείξεων.

Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να ισχύουν τουλάχιστον σε σταθμούς στους οποίους πραγματοποιούν στάση αμαξοστοιχίες διεθνών υπηρεσιών.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες διαδικασίες:

##### 4.2.12.1. Ο διαχειριστής σταθμού ενημερώνει τους πελάτες εντός του σταθμού

Όσον αφορά τις πληροφορίες σχετικά με αναχωρήσεις αμαξοστοιχιών, οι διαχειριστές σταθμού πρέπει να παρέχουν στους πελάτες εντός των σταθμών τις ακόλουθες πληροφορίες για αναχωρήσεις αμαξοστοιχιών:

— Τύπος αμαξοστοιχίας και/ή αριθμός,

— Σταθμός(-οί) προορισμού,

— Και, ανάλογα με την περίπτωση, ενδιάμεσος(-οι) σταθμός(-οι) στάσης,

— Αποβάθρα ή τροχιά,

— Προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης.

Σε περίπτωση απόκλισης από αυτές τις πληροφορίες που αφορούν αναχωρήσεις αμαξοστοιχιών, οι διαχειριστές σταθμού πρέπει να παρέχουν, στους σταθμούς, τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες για αμαξοστοιχίες:

— Τύπος αμαξοστοιχίας και/ή αριθμός,

— Σταθμός(-οί) προορισμού,

— Προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης,

— Απόκλιση από το πρόγραμμα.

Όσον αφορά τις πληροφορίες σχετικά με τερματιζουσες αμαξοστοιχίες, ο διαχειριστής σταθμού πρέπει να παρέχει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες για αμαξοστοιχίες:

- Σταθμός(-οί) προέλευσης,
- Ώρα άφιξης στον σταθμό τερματισμού,
- Τύπος αμαξοστοιχίας και/ή αριθμός,
- Αποβάθρα ή τροχιά άφιξης.

Σε περίπτωση απόκλισης για τερματιζουσες αμαξοστοιχίες, ο διαχειριστής σταθμού πρέπει να παρέχει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες για αυτές τις αμαξοστοιχίες:

- Τύπος αμαξοστοιχίας και/ή αριθμός,
- Σταθμός(-οί) προέλευσης,
- Προγραμματισμένη ώρα άφιξης,
- Απόκλιση από το πρόγραμμα.

Οι αποκλίσεις από το πρόγραμμα περιλαμβάνουν:

- Σημαντικές καθυστερήσεις,
- Μεταβολή τροχιάς ή αποβάθρας,
- Πλήρη ή μερική κατάργηση αμαξοστοιχίας,
- Αναδρομολόγηση αμαξοστοιχίας.

Λαμβάνοντας υπόψη τις συμφωνίες με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και/ή τους διαχειριστές υποδομής, ο διαχειριστής σταθμού αποφασίζει σχετικά με:

- Τον τύπο συστήματος πληροφόρησης (οπτική και/ή φωνητική αναγγελία),
- Τη χρονική στιγμή για την παροχή της πληροφορίας,
- Τη θέση εγκατάστασης του συστήματος ενημέρωσης εντός του σταθμού.

Με βάση συμβατική συμφωνία, οι πληροφορίες σχετικά με αποκλίσεις πρέπει να παρέχονται εγκαίρως από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και/ή τους διαχειριστές υποδομής στον διαχειριστή του σταθμού.

#### 4.2.13. Χειρισμός της παροχής πληροφοριών στον χώρο οχημάτων

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να παρέχει εντός του χώρου οχημάτων πληροφορίες σχετικά με την πορεία αμαξοστοιχίας.

Τα προβλεπόμενα πρέπει να ισχύουν για νέο ή ανακαινισμένο ή αναβαθμισμένο τροχαίο υλικό, εφόσον ανακαινίζονται ή εγκαθίστανται πληροφοριακά συστήματα (φωνητικές αναγγελίες και/ή οθόνες).

Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να ισχύουν τουλάχιστον για όλες τις αμαξοστοιχίες που εκτελούν διεθνείς υπηρεσίες.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες διαδικασίες:

4.2.13.1. Η σιδηροδρομική επιχείρηση πληροφορεί τους επιβάτες εντός της αμαξοστοιχίας

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να ανακοινώνουν στους επιβάτες εντός της αμαξοστοιχίας:

— Κατά τις στάσεις στον σταθμό αναχώρησης και στους σημαντικούς ενδιάμεσους σταθμούς:

— Τύπος αμαξοστοιχίας και/ή αριθμός,

— Τον (τους) τελικό(-ούς) προορισμό(ούς),

— Ανάλογα με την περίπτωση, τις στάσεις σε ενδιάμεσους σταθμούς,

— Σημαντικές καθυστερήσεις,

— Λόγους καθυστέρησης, εφόσον είναι γνωστοί.

Πριν από την άφιξη για όλες τις στάσεις σε ενδιάμεσους σταθμούς:

— Προσεχή στάση σε σταθμό (όνομα σταθμού).

Πριν από την άφιξη σε σημαντικούς ενδιάμεσους σταθμούς και στον σταθμό προορισμού:

— Προσεχή στάση σε σταθμό (όνομα σταθμού).

— Προγραμματισμένη ώρα άφιξης,

— Εκτιμώμενη ώρα άφιξης και/ή άλλες πληροφορίες σχετικές με καθυστέρηση,

— Επόμενες κύριες ανταποκρίσεις (στη διακριτική ευχέρεια της σιδηροδρομικής επιχείρησης).

Η σιδηροδρομική επιχείρηση αποφασίζει σχετικά με:

— Τον τύπο συστήματος πληροφόρησης (οπτική και/ή φωνητική αναγγελία),

— Τη χρονική στιγμή για την παροχή της πληροφορίας,

— Τη θέση εγκατάστασης των συσκευών ενημέρωσης εντός των αμαξοστοιχιών.

4.2.14. Προετοιμασία αμαξοστοιχίας

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να πληροφορεί τον διαχειριστή υποδομής ότι η αμαξοστοιχία είναι έτοιμη για πρόσβαση στο δίκτυο, όταν έχουν εκτελεστεί οι εργασίες για την αναχώρηση αμαξοστοιχίας που ορίζονται στην ΤΠΔ ΔΔΚ ενότητα 4.2.3.3 ή όταν έχει τροποποιηθεί ο αριθμός αμαξοστοιχίας.

Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να ισχύουν για όλες τις αμαξοστοιχίες της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες διαδικασίες:

4.2.14.1. Μήνυμα «αμαξοστοιχία έτοιμη» για όλες τις αμαξοστοιχίες

Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να αποστέλλει στον διαχειριστή υποδομής μήνυμα «αμαξοστοιχία έτοιμη» κάθε φορά που αμαξοστοιχία είναι έτοιμη για πρόσβαση στο δίκτυο για πρώτη φορά, εκτός αν με βάση τους εθνικούς κανόνες ο διαχειριστής υποδομής αποδέχεται τον πίνακα δρομολογίων ως μήνυμα «αμαξοστοιχία έτοιμη». Στη δεύτερη περίπτωση, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να ενημερώνει, το ταχύτερο δυνατό, τον διαχειριστή υποδομής και, ανάλογα με την περίπτωση, τον διαχειριστή σταθμού αν η αμαξοστοιχία δεν είναι έτοιμη.

Τα μηνύματα πρέπει να αποτελούνται τουλάχιστον από:

- Τον αριθμό αμαξοστοιχίας και/ή χρονοδιαδρόμου,
- Την ένδειξη αμαξοστοιχία έτοιμη, η οποία δείχνει ότι η αμαξοστοιχία έχει προετοιμαστεί και είναι έτοιμη να κινηθεί.

Στο ίδιο μήνυμα είναι δυνατό να μεταδίδονται και άλλα στοιχεία, όπως:

- Σημείο αναχώρησης χρονοδιαδρόμου, με την ώρα για την οποία ζητήθηκε ο χρονοδιάδρομος,
- Σημείο προορισμού χρονοδιαδρόμου, με την ώρα κατά την οποία αναμένεται να φθάσει στον προορισμό της η προτεινόμενη αμαξοστοιχία.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της πρέπει να συμφωνούν τουλάχιστον με το μήνυμα «αμαξοστοιχία έτοιμη» (train ready) του (των) τεχνικού(-ών) εγγράφου(-ων):

- B.30 (βλέπε παράρτημα III).

Επιπλέον, για τον ίδιο σκοπό είναι δυνατή η χρήση άλλων υφιστάμενων προτύπων, εφόσον τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν συνάψει ειδική συμφωνία που επιτρέπει τη χρήση αυτών των προτύπων.

#### 4.2.15. Πληροφορίες και πρόγνωση για την πορεία αμαξοστοιχίας

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τις πληροφορίες για την πορεία αμαξοστοιχίας και την πρόγνωση για την πορεία αμαξοστοιχίας. Πρέπει να προδιαγράφει τον τρόπο με τον οποίο πρόκειται να τηρείται ο διάλογος μεταξύ διαχειριστή υποδομής και σιδηροδρομικής επιχείρησης, καθώς επίσης μεταξύ σιδηροδρομικής επιχείρησης και διαχειριστή σταθμού, ώστε να ανταλλάσσονται πληροφορίες για την πορεία αμαξοστοιχίας και προγνώσεις για την πορεία αμαξοστοιχίας.

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο ο διαχειριστής υποδομής πρέπει, κατά την ενδεδειγμένη χρονική στιγμή, να αποστέλλει πληροφορίες για την πορεία αμαξοστοιχίας προς τη σιδηροδρομική επιχείρηση και προς τον αμέσως γειτονικό διαχειριστή υποδομής που συμμετέχουν στην επιχειρησιακή λειτουργία της αμαξοστοιχίας.

Οι πληροφορίες σχετικά με την πορεία αμαξοστοιχίας χρησιμεύουν για την παροχή λεπτομερών στοιχείων όσον αφορά την τρέχουσα κατάσταση της αμαξοστοιχίας σε συμβατικώς συμφωνημένα σημεία υποβολής αναφοράς.

Οι προγνώσεις σχετικά με την πορεία αμαξοστοιχίας χρησιμεύουν για την παροχή πληροφοριών που αφορούν την εκτιμώμενη ώρα σε συμβατικώς συμφωνημένα σημεία πρόγνωσης. Αυτό το μήνυμα πρέπει να αποστέλλεται από τον διαχειριστή υποδομής προς τη σιδηροδρομική επιχείρηση και τον γειτονικό διαχειριστή υποδομής που συμμετέχουν στην πορεία. Οι πληροφορίες σχετικά με την πρόγνωση για την πορεία αμαξοστοιχίας πρέπει να παρέχονται εγκαίρως στον διαχειριστή σταθμού από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και/ή τους διαχειριστές υποδομής με βάση συμβατική συμφωνία.

Η σύμβαση χρονοδιαδρόμου εξειδικεύει τα σημεία υποβολής αναφοράς για την κίνηση αμαξοστοιχίας.

Αυτή η βασική παράμετρος περιγράφει το περιεχόμενο του μηνύματος και δεν προδιαγράφει τη διαδικασία που αφορά την παραγωγή της πρόγνωσης για την πορεία αμαξοστοιχίας.

Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να ισχύουν για όλες τις αμαξοστοιχίες της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες διαδικασίες:



#### 4.2.15.1. Πληροφορίες σχετικά με την πορεία αμαξοστοιχίας για όλες τις αμαξοστοιχίες

Ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να αποστέλλει στη σιδηροδρομική επιχείρηση το μήνυμα «πληροφορίες για πορεία αμαξοστοιχίας». Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται μόλις η αμαξοστοιχία φθάσει σε συμβατικώς συμφωνημένα σημεία υποβολής αναφοράς, στα οποία προβλέπεται η αποστολή πληροφοριών για την πορεία αμαξοστοιχίας. Σημείο υποβολής αναφοράς μπορεί να είναι, μεταξύ άλλων, σημείο μεταπομπής, σταθμός, ή ο τελικός προορισμός της αμαξοστοιχίας.

Το μήνυμα πρέπει να αποτελείται τουλάχιστον από:

- Τον αριθμό αμαξοστοιχίας και/ή χρονοδιαδρόμου (ΣΤ αμαξοστοιχίας),
- Την προγραμματισμένη ώρα και την πραγματική ώρα σε συμφωνημένο σημείο υποβολής αναφοράς,
- Τα στοιχεία αναγνώρισης του σημείου υποβολής αναφοράς,
- Την κατάσταση της αμαξοστοιχίας στο σημείο υποβολής αναφοράς (άφιξη, αναχώρηση, διέλευση, αναχώρηση από σταθμό αφετηρίας, άφιξη σε τελικό προορισμό).

Στο ίδιο μήνυμα είναι δυνατό να μεταδίδονται και άλλα στοιχεία, όπως:

- απόκλιση δέλτα από προγραμματισμένη ώρα κράτησης (σε πρώτα λεπτά)
- ανάλογα με την περίπτωση, ο λόγος της καθυστέρησης.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της πρέπει να συμφωνούν τουλάχιστον με το «μήνυμα πληροφοριών για πορεία αμαξοστοιχίας» (Train Running Information Message) του (των) τεχνικού(-ών) εγγράφου(-ων):

- B.30 (βλέπε παράρτημα III).

Επιπλέον, για τον ίδιο σκοπό είναι δυνατή η χρήση άλλων υφιστάμενων προτύπων, εφόσον τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν συνάψει ειδική συμφωνία που επιτρέπει τη χρήση αυτών των προτύπων.

#### 4.2.15.2. Πρόγνωση πορείας αμαξοστοιχίας για όλες τις αμαξοστοιχίες

Ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να αποστέλλει στη σιδηροδρομική επιχείρηση το μήνυμα «πρόγνωση πορείας αμαξοστοιχίας».

Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται μόλις η αμαξοστοιχία φθάσει σε συμβατικώς συμφωνημένα σημεία υποβολής αναφοράς για την παροχή πρόγνωσης. Μεταξύ άλλων, συμφωνημένο σημείο πρόγνωσης μπορεί να είναι σημείο μεταπομπής ή σταθμός. Πρόγνωση πορείας αμαξοστοιχίας μπορεί επίσης να αποσταλεί πριν αρχίσει η πορεία της αμαξοστοιχίας. Για επιπρόσθετες καθυστερήσεις που σημειώνονται μεταξύ δύο σημείων αναφοράς, θα πρέπει να έχει καθοριστεί συμβατικώς κατώφλιο μεταξύ της σιδηροδρομικής επιχείρησης και του διαχειριστή υποδομής στον οποίο πρέπει να αποσταλεί αρχική ή νέα πρόγνωση. Εάν δεν είναι γνωστή η καθυστέρηση, ο διαχειριστής υποδομής θα πρέπει να αποστείλει «μήνυμα διακοπής της υπηρεσίας» (βλέπε ενότητα 4.2.16. Πληροφορίες για διακοπή υπηρεσίας).

Το μήνυμα πρόγνωσης πορείας αμαξοστοιχίας πρέπει να παρέχει την πρόγνωση ώρας για συμφωνημένα σημεία πρόγνωσης.

Οι πληροφορίες σχετικά με την πρόγνωση πορείας αμαξοστοιχίας πρέπει να διαβιβάζονται εγκαίρως από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και/ή τους διαχειριστές υποδομής στον διαχειριστή σταθμού με βάση συμβατική συμφωνία.

Ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να αποστέλλει αυτό το μήνυμα στον αμέσως γειτονικό διαχειριστή υποδομής που συμμετέχει στην πορεία της αμαξοστοιχίας.

Το μήνυμα πρέπει να αποτελείται τουλάχιστον από:

- Τον αριθμό αμαξοστοιχίας και/ή χρονοδιαδρόμου (ΣΤ αμαξοστοιχίας),
- Για κάθε συμφωνημένο σημείο πρόγνωσης:
  - Προγραμματισμένη ώρα και προβλεπόμενη ώρα,
  - Στοιχεία αναγνώρισης του συμφωνημένου σημείου πρόγνωσης,
  - Κατάσταση της αμαξοστοιχίας στο συμφωνημένο σημείο πρόγνωσης (άφιξη, αναχώρηση, διέλευση, άφιξη σε τελικό προορισμό).

Στο ίδιο μήνυμα είναι δυνατή η αποστ και άλλων στοιχείων, όπως:

- εκτιμώμενη απόκλιση δέλτα από κρατημένη προγραμματισμένη ώρα (σε πρώτα λεπτά),
- ανάλογα με την περίπτωση, ο λόγος της καθυστέρησης.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της πρέπει να συμφωνούν τουλάχιστον με το «μήνυμα πρόγνωσης πορείας αμαξοστοιχίας» (TrainRunningForecastMessage) του (των) τεχνικού(-ών) εγγράφου(-ων):

- B.30 (βλέπε παράρτημα III).

Επιπλέον, για τον ίδιο σκοπό είναι δυνατή η χρήση άλλων υφιστάμενων προτύπων, εφόσον τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν συνάψει ειδική συμφωνία που επιτρέπει τη χρήση αυτών των προτύπων.

#### 4.2.16. Πληροφορίες για διαταραχή υπηρεσίας

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τον τρόπο χειρισμού πληροφοριών για διαταραχή υπηρεσίας μεταξύ της σιδηροδρομικής επιχείρησης και του διαχειριστή υποδομής.

Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να ισχύουν για όλες τις αμαξοστοιχίες της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Για τον χειρισμό παραπόνων επιβατών, τα δεδομένα σχετικά με διαταραχή υπηρεσίας πρέπει να τηρούνται διαθέσιμα για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τους πωλητές εισιτηρίων και/ή εξουσιοδοτημένους δημόσιους φορείς τουλάχιστον επί δώδεκα μήνες μετά τη λήξη ισχύος αυτών των δεδομένων.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες διαδικασίες:

##### 4.2.16.1. Γενικές παρατηρήσεις

Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να ενημερώνει τον διαχειριστή υποδομής σχετικά με την επιχειρησιακή κατάσταση των αμαξοστοιχιών, όπως ορίζεται στην ΤΠΔ ΔΔΚ ενότητα 4.2.3.3.2.

Εάν διακοπεί η πορεία αμαξοστοιχίας, ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να αποστέλλει το μήνυμα «διακοπή πορείας αμαξοστοιχίας», όπως ορίζεται στη συνέχεια.

##### 4.2.16.2. Μήνυμα διακοπής πορείας αμαξοστοιχίας για όλες τις αμαξοστοιχίες

Σε περίπτωση διακοπής της πορείας αμαξοστοιχίας, ο διαχειριστής υποδομής εκδίδει αυτό το μήνυμα προς τον γειτονικό διαχειριστή υποδομής και την (τις) σιδηροδρομική(-ές) επιχείρηση(-εις).

Εάν είναι γνωστή η διάρκεια της καθυστέρησης, ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να αποστέλλει μήνυμα πρόγνωσης πορείας αμαξοστοιχίας (βλέπε ενότητα 4.2.15.2 Πρόγνωση πορείας αμαξοστοιχίας).

Τα κύρια στοιχεία δεδομένων αυτού του μηνύματος είναι:

- χρονοδιάδρομος και/ή αριθμός αμαξοστοιχίας (ΣΤ αμαξοστοιχίας),
- στοιχεία αναγνώρισης της θέσης με βάση την επόμενη θέση από τον φάκελο αναφοράς θέσης,
- ώρα έναρξης της διακοπής,
- προγραμματισμένη ημερομηνία και ώρα αναχώρησης στη θέση αυτή,
- κωδικός που προσδιορίζει την αιτία της διακοπής και/ή περιγραφή της διακοπής.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της πρέπει να συμφωνούν τουλάχιστον με το «μήνυμα διακοπής πορείας αμαξοστοιχίας» (TrainRunningInterruptionMessage) του (των) τεχνικού(-ών) εγγράφου(-ων):

- B.30 (βλέπε παράρτημα III).

Επιπλέον, για τον ίδιο σκοπό είναι δυνατή η χρήση άλλων υφιστάμενων προτύπων, εφόσον τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν συνάψει ειδική συμφωνία που επιτρέπει τη χρήση αυτών των προτύπων.

#### 4.2.17. Χειρισμός βραχυπρόθεσμων δεδομένων πίνακα δρομολογίων για αμαξοστοιχίες

Αυτή η βασική παράμετρος (ΒΠ) καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να γίνεται ο χειρισμός επειγόντων αιτημάτων για χρονοδιάδρομο μεταξύ του προσβασιούχου (ΠΟ) (Access Party — AP) και του διαχειριστή υποδομής. Οι σχετικές απαιτήσεις ισχύουν για επείγοντα αιτήματα για χρονοδιάδρομο.

Αυτή η ΒΠ δεν περιλαμβάνει θέματα διαχείρισης της κυκλοφορίας. Το χρονικό όριο μεταξύ επειγόντων αιτημάτων για χρονοδιάδρομο και μεταβολών χρονοδιαδρόμων για διαχείριση της κυκλοφορίας υπόκειται σε τοπικές συμφωνίες. Θα πρέπει να είναι δυνατόν να ζητείται βραχυπρόθεσμος χρονοδιάδρομος σε περίπτωση που πρόκειται για επείγουσες ανάγκες μεταφορών (π.χ. ειδική αμαξοστοιχία, επιπρόσθετη αμαξοστοιχία). Προς τον σκοπό αυτό, ο ΠΟ που ζητεί βραχυπρόθεσμο χρονοδιάδρομο πρέπει να παρέχει στον διαχειριστή υποδομής όλες τις αναγκαίες πληροφορίες που δείχνουν πότε και πού απαιτείται να κινηθεί αμαξοστοιχία, καθώς και τα σχετικά δεδομένα.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο δεν καθορίζεται ελάχιστο χρονικό πλαίσιο. Ελάχιστα χρονικά πλαίσια μπορεί να καθορίζονται στη δήλωση δικτύου.

Κάθε διαχειριστής υποδομής είναι υπεύθυνος για την καταλληλότητα των χρονοδιαδρόμων στην υποδομή του, ενώ η σιδηροδρομική επιχείρηση είναι υποχρεωμένη να ελέγχει τα χαρακτηριστικά αμαξοστοιχιών σε σχέση με τις τιμές που παρέχονται στα στοιχεία των χρονοδιαδρόμων για τους οποίους έχει συμβληθεί.

Οι διάφορες δυνατές εκδοχές είναι:

- Εκδοχή Α: Ο ΠΟ έρχεται σε επαφή με όλους τους εμπλεκόμενους διαχειριστές υποδομής απευθείας (περίπτωση Α) ή μέσω της Μονοαπευθυντικής Θυρίδας (ΜΑΘ) (περίπτωση Β), προκειμένου να οργανώσει τους χρονοδιαδρόμους για ολόκληρο το ταξίδι. Στην περίπτωση αυτή, ο ΠΟ οφείλει επίσης να χρησιμοποιήσει την αμαξοστοιχία σε ολόκληρο το ταξίδι.
- Εκδοχή Β: Κάθε ΠΟ εμπλεκόμενος στο ταξίδι μεταφοράς έρχεται σε επαφή με τους τοπικούς διαχειριστές υποδομής απευθείας ή μέσω ΜΑΘ, προκειμένου να ζητήσει χρονοδιάδρομο για το τμήμα του ταξιδιού στο οποίο χρησιμοποιεί την αμαξοστοιχία.

Σε αμφότερες τις εκδοχές, η διαδικασία εκχώρησης στην περίπτωση επείγοντος αιτήματος για χρονοδιάδρομο λαμβάνει τη μορφή διαλόγου μεταξύ ΠΟ και διαχειριστή υποδομής, όπου περιέχονται τα ακόλουθα μηνύματα:

- Μήνυμα για αίτημα χρονοδιαδρόμου,
- Μήνυμα για στοιχεία χρονοδιαδρόμου,
- Μήνυμα για μη διαθέσιμο χρονοδιάδρομο,
- Μήνυμα για επιβεβαίωση χρονοδιαδρόμου,
- Μήνυμα για αποποίηση στοιχείων χρονοδιαδρόμου,
- Μήνυμα για ακύρωση χρονοδιαδρόμου,
- Μήνυμα ότι κρατημένος χρονοδιάδρομος δεν είναι πλέον διαθέσιμος,
- Μήνυμα για επιβεβαίωση λήψης.

Σε περίπτωση κινήσεων αμαξοστοιχίας για τις οποίες έχει ήδη ζητηθεί και εκδοθεί χρονοδιάδρομος, δεν είναι αναγκαία η επανάληψη του αιτήματος για χρονοδιάδρομο, εκτός αν οι καθυστερήσεις υπερβαίνουν τιμή η οποία έχει συμφωνηθεί συμβατικά μεταξύ της σιδηροδρομικής επιχείρησης και του διαχειριστή υποδομής ή αν η σύνθεση της αμαξοστοιχίας έχει μεταβληθεί κατά τρόπο ώστε να καθιστά άκυρο το υφιστάμενο αίτημα χρονοδιαδρόμου.

Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να ισχύουν όσον αφορά τον χειρισμό χρονοδιαδρόμου για όλες τις αμαξοστοιχίες της σιδηροδρομικής επιχείρησης, αλλά μόνον εφόσον τα συμμετέχοντα μέρη χρησιμοποιούν τηλεπληροφορικές εφαρμογές υπό την έννοια του παραρτήματος II της οδηγίας 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>(1)</sup> για επείγοντα αιτήματα για χρονοδιάδρομο.

(1) ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29.

Στην περίπτωση αυτή, η υπόψη βασική παράμετρος πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες διαδικασίες:

#### 4.2.17.1. Μήνυμα για αίτημα χρονοδιαδρόμου

Αυτό το μήνυμα αποστέλλεται στον διαχειριστή υποδομής από τον ΠΟ και έχει το ακόλουθο βασικό περιεχόμενο:

- ΠΟ που υποβάλλει το αίτημα χρονοδιαδρόμου,
- σημείο αναχώρησης του χρονοδιαδρόμου: σημείο αφετηρίας του χρονοδιαδρόμου,
- ώρα αναχώρησης από το σημείο αφετηρίας του χρονοδιαδρόμου: ώρα για την οποία ζητείται ο χρονοδιάδρομος,
- σημείο τέρματος του χρονοδιαδρόμου: προορισμός της αμαξοστοιχίας στον ζητηθέντα χρονοδιάδρομο,
- ώρα άφιξης στο σημείο τέρματος του χρονοδιαδρόμου: προτεινόμενη ώρα άφιξης της αμαξοστοιχίας στον προορισμό της,
- ζητηθέν τμήμα του ταξιδιού,
- ενδιάμεσες στάσεις ή οποιαδήποτε άλλα κατονομαζόμενα σημεία κατά μήκος του προτεινόμενου χρονοδιαδρόμου, με αναφορά στην ώρα άφιξης και στην ώρα αναχώρησης από ενδιάμεσο σημείο. Εάν δεν συμπληρωθεί το παρόν πεδίο, αυτό σημαίνει ότι η αμαξοστοιχία δεν σταματά στο εν λόγω σημείο,
- συμφωνημένος και αναγκαίος τεχνικός εξοπλισμός αμαξοστοιχίας/δεδομένα για το τμήμα του ταξιδιού,
- μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα αμαξοστοιχίας,
- μέγιστη ταχύτητα υπό καθοριζόμενο(-α) σύστημα(-τα) ελέγχου αμαξοστοιχίας [εθνικό(-ά) και διεθνές(-ή), π.χ. LZB, ETCS],
- για κάθε ελκτική μονάδα: κατηγορία έλξης, τεχνική παραλλαγή,
- ωθητική κινητήρια μονάδα (κατηγορία έλξης, τεχνική παραλλαγή),
- επικεφαλής ελκόμενο όχημα με θάλαμο οδήγησης (ΕΟΘΟ - DVT),
- συνολικό μήκος,
- συνολικό βάρος,
- μέγιστο φορτίο άξονα,
- μεικτό βάρος ανά μέτρο,
- επίδοση πέδης (αντιπροσωπευτική της πραγματικής ισχύος πέδησης σε επίπεδο πέδης),
- τύπος πέδης (για την ένδειξη χρήσης ηλεκτρομαγνητικής πέδης),
- προβλεπόμενο(-α) σύστημα(-τα) ελέγχου αμαξοστοιχίας [εθνικό(-ά) και διεθνές(-ή)],
- απενεργοποίηση πέδης ανάγκης,
- ραδιοσύστημα (π.χ. GSM-R),
- ΕΑ (ειδικές αποστολές),
- περιτύπωμα φόρτωσης,
- κάθε άλλο τεχνικό προαπαιτούμενο που διαφέρει από τις τυπικές διαστάσεις (π.χ. ιδιόμορφο περιτύπωμα φορτίου),
- κατηγορία αμαξοστοιχίας,
- άλλα ειδικά δεδομένα απαιτούμενα σε επίπεδο τοπικό ή εθνικό για τη διαδικασία αίτησης χρονοδιαδρόμου,
- καθορισμός ενεργειών που πρέπει να εκτελούνται σε δεδομένο ενδιάμεσο σημείο κατά μήκος της διαδρομής,

- κωδικός σιδηροδρομικής επιχείρησης που είναι υπεύθυνη για την κίνηση της αμαξοστοιχίας στο υπόψη τμήμα του ταξιδιού,
- κωδικός διαχειριστή υποδομής που είναι υπεύθυνος για την αμαξοστοιχία στο αντίστοιχο τμήμα του ταξιδιού,
- κωδικός σιδηροδρομικής επιχείρησης και διαχειριστή υποδομής για το επόμενο τμήμα όπου θα κινηθεί η αμαξοστοιχία, ανάλογα με την περίπτωση.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της πρέπει να συμφωνούν τουλάχιστον με το «μήνυμα για αίτημα χρονοδιαδρόμου» (PathRequestMessage) του (των) τεχνικού(-ών) εγγράφου(-ων):

- B.30 (βλέπε παράρτημα III).

Επιπλέον, για τον ίδιο σκοπό είναι δυνατή η χρήση άλλων υφιστάμενων προτύπων, εφόσον τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν συνάψει ειδική συμφωνία που επιτρέπει τη χρήση αυτών των προτύπων.

#### 4.2.17.2. Μήνυμα για στοιχεία χρονοδιαδρόμου

Ο διαχειριστής υποδομής αποστέλλει αυτό το μήνυμα με το ακόλουθο βασικό περιεχόμενο προς τον αιτούντα ΠΟ, απαντώντας στο σχετικό αίτημα του ΠΟ για χρονοδιάδρομο:

- ΠΟ που υποβάλλει το αίτημα χρονοδιαδρόμου,
- σημείο αναχώρησης του χρονοδιαδρόμου: σημείο αφετηρίας του χρονοδιαδρόμου,
- ώρα αναχώρησης από το σημείο αφετηρίας του χρονοδιαδρόμου: ώρα για την οποία ζητείται ο χρονοδιάδρομος,
- σημείο τέρματος του χρονοδιαδρόμου: προορισμός της αμαξοστοιχίας στον ζητηθέντα χρονοδιάδρομο,
- ώρα άφιξης στο σημείο τέρματος του χρονοδιαδρόμου: προτεινόμενη ώρα άφιξης της αμαξοστοιχίας στον προορισμό της,
- ζητηθέν τμήμα του ταξιδιού,
- ενδιάμεσες στάσεις ή οποιαδήποτε άλλα κατονομαζόμενα σημεία κατά μήκος του προτεινόμενου χρονοδιαδρόμου, με αναφορά στην ώρα άφιξης και στην ώρα αναχώρησης από ενδιάμεσο σημείο. Εάν δεν συμπληρωθεί το παρόν πεδίο, αυτό σημαίνει ότι η αμαξοστοιχία δεν σταματά στο εν λόγω σημείο,
- συμφωνημένος και αναγκαίος τεχνικός εξοπλισμός αμαξοστοιχίας/δεδομένα για το τμήμα του ταξιδιού,
- μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα αμαξοστοιχίας,
- μέγιστη ταχύτητα υπό καθοριζόμενο(-α) σύστημα(-τα) ελέγχου αμαξοστοιχίας [εθνικό(-ά) και διεθνές(-ή), π.χ. LZB, ETCS],
- για κάθε ελκτική μονάδα: κατηγορία έλξης, τεχνική παραλλαγή,
- ωθητική κινητήρια μονάδα (κατηγορία έλξης, τεχνική παραλλαγή),
- επικεφαλής ελκόμενο όχημα με θάλαμο οδηγήσεως (ΕΟΘΟ - DVT),
- συνολικό μήκος,
- συνολικό βάρος,
- μέγιστο φορτίο άξονα,
- μεικτό βάρος ανά μέτρο,
- επίδοση πέδησης (αντιπροσωπευτική της πραγματικής ισχύος πέδησης σε επίπεδο πέδησης),

- τύπος πέδης (για την ένδειξη χρήσης ηλεκτρομαγνητικής πέδης),
- προβλεπόμενο(-α) σύστημα(-τα) ελέγχου αμαξοστοιχίας [εθνικό(-ά) και διεθνές(-ή)],
- απενεργοποίηση πέδης ανάγκης,
- ραδιοσύστημα (π.χ. GSM-R),
- ΕΑ (ειδικές αποστολές),
- περιτύπωμα φόρτωσης,
- κάθε άλλο τεχνικό προαπαιτούμενο που διαφέρει από τις τυπικές διαστάσεις (π.χ. ιδιόμορφο περιτύπωμα φορτίου),
- κατηγορία αμαξοστοιχίας,
- άλλα ειδικά δεδομένα απαιτούμενα σε επίπεδο τοπικό ή εθνικό για τη διαδικασία αίτησης χρονοδιαδρόμου,
- καθορισμός ενεργειών που πρέπει να εκτελούνται σε δεδομένο ενδιάμεσο σημείο κατά μήκος της διαδρομής,
- κωδικός σιδηροδρομικής επιχείρησης που είναι υπεύθυνη για την κίνηση της αμαξοστοιχίας στο υπόψη τμήμα του ταξιδιού,
- κωδικός διαχειριστή υποδομής που είναι υπεύθυνος για την αμαξοστοιχία στο αντίστοιχο τμήμα του ταξιδιού,
- κωδικοί σιδηροδρομικής επιχείρησης και διαχειριστή υποδομής για το επόμενο τμήμα του ταξιδιού, ανάλογα με την περίπτωση.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της πρέπει να συμφωνούν τουλάχιστον με το «μήνυμα για στοιχεία χρονοδιαδρόμου» (PathDetailsMessage) του (των) τεχνικού(-ών) εγγράφου(-ων):

- B.30 (βλέπε παράρτημα III).

Επιπλέον, για τον ίδιο σκοπό είναι δυνατή η χρήση άλλων υφιστάμενων προτύπων, εφόσον τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν συνάψει ειδική συμφωνία που επιτρέπει τη χρήση αυτών των προτύπων.

#### 4.2.17.3. Μήνυμα «χρονοδιάδρομος μη διαθέσιμος»

Απαντώντας σε αίτημα του ΠΟ για χρονοδιάδρομο, ο διαχειριστής υποδομής αποστέλλει αυτό το μήνυμα στον αιτούντα ΠΟ, στην περίπτωση που δεν υπάρχει διαθέσιμος χρονοδιάδρομος.

- Σημείο αναχώρησης του χρονοδιαδρόμου: σημείο αναχώρησης της αμαξοστοιχίας επί του χρονοδιαδρόμου,
- Σημείο προορισμού του χρονοδιαδρόμου,
- Ώρα αναχώρησης από το σημείο αφετηρίας του χρονοδιαδρόμου: ώρα για την οποία ζητείται ο χρονοδιάδρομος,
- Ένδειξη ότι ο χρονοδιάδρομος δεν είναι διαθέσιμος,
- Λόγος για τον οποίο ο χρονοδιάδρομος δεν είναι διαθέσιμος.

Ταυτοχρόνως με αυτό το μήνυμα, ή το ταχύτερο δυνατόν, ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να αποστείλει εναλλακτική πρόταση, χωρίς να απαιτείται άλλο αίτημα από τη σιδηροδρομική επιχείρηση (Μήνυμα για στοιχεία χρονοδιαδρόμου).

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της πρέπει να συμφωνούν τουλάχιστον με το «μήνυμα χρονοδιάδρομος μη διαθέσιμος» (PathNotAvailableMessage) του (των) τεχνικού(-ών) εγγράφου(-ων):

- B.30 (βλέπε παράρτημα III).

Επιπλέον, για τον ίδιο σκοπό είναι δυνατή η χρήση άλλων υφιστάμενων προτύπων, εφόσον τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν συνάψει ειδική συμφωνία που επιτρέπει τη χρήση αυτών των προτύπων.



#### 4.2.17.4. Μήνυμα επιβεβαίωσης χρονοδιαδρόμου

Ο ΠΟ χρησιμοποιεί αυτό το μήνυμα για την κράτηση/επιβεβαίωση του χρονοδιαδρόμου που προτάθηκε από τον διαχειριστή υποδομής:

- Αριθμός χρονοδιαδρόμου, με σκοπό την αναγνώριση του χρονοδιαδρόμου,
- Σημείο αναχώρησης του χρονοδιαδρόμου: σημείο αναχώρησης της αμαξοστοιχίας επί του χρονοδιαδρόμου,
- Σημείο προορισμού του χρονοδιαδρόμου,
- Ώρα αναχώρησης από το σημείο αφετηρίας του χρονοδιαδρόμου: ώρα για την οποία ζητείται ο χρονοδιάδρομος,
- Σημείο τέρματος του χρονοδιαδρόμου: προορισμός της αμαξοστοιχίας στον ζητηθέντα χρονοδιάδρομο,
- Ώρα άφιξης στο σημείο τέρματος του χρονοδιαδρόμου: ώρα κατά την οποία η προταθείσα αμαξοστοιχία αναμένεται να φθάσει στον προορισμό της,
- Ένδειξη ότι ο ΠΟ αποδέχεται τον προταθέντα χρονοδιάδρομο.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της πρέπει να είναι σύμφωνες τουλάχιστον προς το «μήνυμα επιβεβαίωσης χρονοδιαδρόμου» (PathConfirmedMessage) του (των) τεχνικού(-ών) εγγράφου(-ων):

- B.30 (βλέπε παράρτημα III).

Επιπλέον, για τον ίδιο σκοπό είναι δυνατή η χρήση άλλων υφιστάμενων προτύπων, εφόσον τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν συνάψει ειδική συμφωνία που επιτρέπει τη χρήση αυτών των προτύπων.

#### 4.2.17.5. Μήνυμα αποποίησης στοιχείων χρονοδιαδρόμου

Ο ΠΟ χρησιμοποιεί αυτό το μήνυμα για την απόρριψη των στοιχείων χρονοδιαδρόμου που προτάθηκαν από τον αρμόδιο διαχειριστή υποδομής:

- Αριθμός χρονοδιαδρόμου, με σκοπό την αναγνώριση του χρονοδιαδρόμου,
- Ένδειξη ότι τα στοιχεία του χρονοδιαδρόμου απορρίπτονται,
- Λόγος για την άρνηση εκχώρησης του χρονοδιαδρόμου ή της εναλλακτικής λύσης που ζητήθηκε από τον ΠΟ,
- Σημείο αναχώρησης του χρονοδιαδρόμου: σημείο αναχώρησης της αμαξοστοιχίας επί του χρονοδιαδρόμου,
- Σημείο προορισμού του χρονοδιαδρόμου,
- Ώρα αναχώρησης από το σημείο αφετηρίας του χρονοδιαδρόμου: ώρα για την οποία ζητείται ο χρονοδιάδρομος,
- Σημείο τέρματος του χρονοδιαδρόμου: προορισμός της αμαξοστοιχίας στον ζητηθέντα χρονοδιάδρομο,
- Ώρα άφιξης στο σημείο τέρματος του χρονοδιαδρόμου: ώρα κατά την οποία η προταθείσα αμαξοστοιχία αναμένεται να φθάσει στον προορισμό της.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της πρέπει να συμφωνούν τουλάχιστον με το «μήνυμα αποποίησης στοιχείων χρονοδιαδρόμου» (PathDetailsRefusedMessage) του (των) τεχνικού(-ών) εγγράφου(-ων):

- B.30 (βλέπε παράρτημα III).

Επιπλέον, για τον ίδιο σκοπό είναι δυνατή η χρήση άλλων υφιστάμενων προτύπων, εφόσον τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν συνάψει ειδική συμφωνία που επιτρέπει τη χρήση αυτών των προτύπων.

#### 4.2.17.6. Μήνυμα ακύρωσης χρονοδιαδρόμου

Αυτό το μήνυμα χρησιμοποιείται από ΠΟ για την ακύρωση χρονοδιαδρόμου που έχει κρατηθεί από αυτόν:

- Αριθμός χρονοδιαδρόμου, με σκοπό την αναγνώριση του χρονοδιαδρόμου,
- Προς ακύρωση τμήμα του ταξιδιού,
- Ένδειξη ότι ο χρονοδιάδρομος ακυρώνεται,
- Αρχικό σημείο αναχώρησης του χρονοδιαδρόμου: σημείο αναχώρησης της αμαξοστοιχίας επί του χρονοδιαδρόμου,
- Σημείο προορισμού του χρονοδιαδρόμου,
- Ώρα αναχώρησης από το αρχικό σημείο αφετηρίας του χρονοδιαδρόμου: ώρα για την οποία είχε ζητηθεί ο χρονοδιάδρομος,
- Αρχικό σημείο τέρματος του χρονοδιαδρόμου: προορισμός της αμαξοστοιχίας στον ζητηθέντα χρονοδιάδρομο,
- Ώρα άφιξης στο αρχικό σημείο τέρματος του χρονοδιαδρόμου: ώρα κατά την οποία η προταθείσα αμαξοστοιχία αναμενόταν να φθάσει στον προορισμό της.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της πρέπει να συμφωνούν τουλάχιστον με το «μήνυμα ακύρωσης χρονοδιαδρόμου» (PathCancelledMessage) του (των) τεχνικού(-ών) εγγράφου(-ων):

- B.30 (βλέπε παράρτημα III).

Επιπλέον, για τον ίδιο σκοπό είναι δυνατή η χρήση άλλων υφιστάμενων προτύπων, εφόσον τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν συνάψει ειδική συμφωνία που επιτρέπει τη χρήση αυτών των προτύπων.

#### 4.2.17.7. Μήνυμα «επιβεβαίωση λήψης»

Αυτό το μήνυμα ανταλλάσσεται μεταξύ διαχειριστών υποδομής και ΠΟ όταν η ζητούμενη απάντηση σε κάποιο από τα ανωτέρω μηνύματα δεν είναι δυνατόν να δοθεί εντός 5 πρώτων λεπτών:

- Μήνυμα επιβεβαίωσης λήψης: αναφέρει ότι ο αποστολέας του έχει λάβει το μήνυμα και θα ενεργήσει δεόντως σχετικά.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της πρέπει να είναι σύμφωνες τουλάχιστον προς το «μήνυμα επιβεβαίωσης λήψης» (ReceiptConfirmationMessage) του (των) τεχνικού(-ών) εγγράφου(-ων):

- B.30 (βλέπε παράρτημα III).

Επιπλέον, για τον ίδιο σκοπό είναι δυνατή η χρήση άλλων υφιστάμενων προτύπων, εφόσον τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν συνάψει ειδική συμφωνία που επιτρέπει τη χρήση αυτών των προτύπων.

#### 4.2.17.8. Μήνυμα «κρατημένος χρονοδιάδρομος μη διαθέσιμος πλέον»

Ο διαχειριστής υποδομής χρησιμοποιεί αυτό το μήνυμα για να καταστήσει γνωστό στον ΠΟ ότι χρονοδιάδρομος ο οποίος κρατήθηκε δεν είναι πλέον διαθέσιμος. Ο χρονοδιάδρομος έπαυσε να είναι διαθέσιμος για σημαντικό λόγο, π.χ. σημαντική διαταραχή. Περιεχόμενο του μηνύματος:

- Αριθμός χρονοδιαδρόμου,
- Αριθμός αμαξοστοιχίας της προγραμματισμένης αμαξοστοιχίας για την οποία δεν είναι πλέον διαθέσιμος ο χρονοδιάδρομος (εάν είναι ήδη γνωστός στον διαχειριστή υποδομής),
- Αρχικό σημείο αναχώρησης του χρονοδιαδρόμου: σημείο αναχώρησης της αμαξοστοιχίας επί του χρονοδιαδρόμου,
- Σημείο προορισμού του χρονοδιαδρόμου,
- Ώρα αναχώρησης από το αρχικό σημείο αφετηρίας του χρονοδιαδρόμου: ώρα για την οποία είχε ζητηθεί ο χρονοδιάδρομος,

- Αρχικό σημείο τέρματος του χρονοδιαδρόμου: προορισμός της αμαξοστοιχίας στον ζητηθέντα χρονοδιάδρομο,
- Ώρα άφιξης στο αρχικό σημείο τέρματος του χρονοδιαδρόμου: ώρα κατά την οποία η προτεινόμενη αμαξοστοιχία αναμενόταν να φθάσει στον προορισμό της,
- Ένδειξη της αιτίας.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της πρέπει να συμφωνούν τουλάχιστον με το «μήνυμα χρονοδιάδρομος μη διαθέσιμος» (PathNotAvailableMessage) του (των) τεχνικού(-ών) εγγράφου(-ων):

- B.30 (βλέπε παράρτημα III).

Επιπλέον, για τον ίδιο σκοπό είναι δυνατή η χρήση άλλων υφιστάμενων προτύπων, εφόσον τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν συνάψει ειδική συμφωνία που επιτρέπει τη χρήση αυτών των προτύπων.

#### 4.2.18. Η ποιότητα των δεδομένων και των πληροφοριών που σχετίζονται με την παρούσα ΤΠΔ

##### 4.2.18.1. Οι απαιτήσεις

Για να πληρούνται οι απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ, όσον αφορά την ποιότητα των δεδομένων και των πληροφοριών σε ολόκληρη την ΤΠΔ πρέπει να εφαρμόζονται τα αναφερόμενα στη συνέχεια.

Όλοι οι αποδέκτες της παρούσας ΤΠΔ πρέπει να είναι υπεύθυνοι να καθιστούν διαθέσιμα επικαιροποιημένα, συνεκτικά, ακριβή και πλήρη δεδομένα κατά την κατάλληλη χρονική στιγμή και υπό το ενδεδειγμένο μορφότυπο σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή σε διαχειριστές υποδομής ή σε τρίτους. Κάθε φορέας στον οποίο απευθύνεται η παρούσα ΤΠΔ πρέπει να είναι υπεύθυνος για τη δημοσίευση επικαιροποιημένων, συνεκτικών, ακριβών και πλήρων πληροφοριών κατά την κατάλληλη χρονική στιγμή και με το κατάλληλο περιεχόμενο, απευθυνόμενων προς τους πελάτες (επιβάτες), προς άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή προς διαχειριστές υποδομής ή προς τρίτους.

Όταν δεδομένα ή πληροφορίες χρησιμοποιούνται για την εκπλήρωση των απαιτήσεων περισσότερων της μιας βασικών παραμέτρων της παρούσας ΤΠΔ ταυτοχρόνως, οι φορείς προς τους οποίους απευθύνεται η παρούσα ΤΠΔ πρέπει να εξασφαλίζουν ότι τα δεδομένα ή οι πληροφορίες που είναι κοινά για τις εν λόγω βασικές παραμέτρους χρησιμοποιούνται κατά τρόπο συνεκτικό (π.χ. διασφαλίζεται η συνέπεια i) μεταξύ πίνακα δρομολογίων και πληροφοριών για τιμολόγια ή ii) μεταξύ πληροφοριών για τιμολόγια και πληροφοριών για κρατήσεις).

Σε περίπτωση που δεδομένα ή πληροφορίες παρέχονται από περισσότερους του ενός φορείς στους οποίους απευθύνεται η παρούσα ΤΠΔ, οι φορείς αυτοί πρέπει να διασφαλίζουν από κοινού ότι τα μέρη των παρεχόμενων κοινών δεδομένων ή πληροφοριών είναι επικαιροποιημένα, συνεκτικά, ακριβή, πλήρη και συμβατά (παράδειγμα: η παροχή πληροφοριών πίνακα δρομολογίων για τη σιδηροδρομική επιχείρηση Α και για τη σιδηροδρομική επιχείρηση Β πρέπει να είναι συνεκτική, ώστε να διασφαλίζεται η συμφωνία τους στα σύνορα κ.λπ.).

Όταν χρησιμοποιούνται δεδομένα αναφοράς ή πληροφορίες αναφοράς για την τήρηση απαιτήσεων της παρούσας ΤΠΔ, οι φορείς προς τους οποίους απευθύνεται η παρούσα ΤΠΔ πρέπει να εξασφαλίζουν τη συνέπεια μεταξύ των δεδομένων αναφοράς ή των πληροφοριών αναφοράς και των δεδομένων ή των πληροφοριών που χρησιμοποιούνται στις βασικές παραμέτρους της παρούσας ΤΠΔ (παράδειγμα: διασφαλίζεται η συνέπεια i) μεταξύ κωδικών αναφοράς για τοποθεσίες και πληροφοριών πορείας αμαξοστοιχιών ή ii) μεταξύ κωδικών αναφοράς για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και περάτωσης κ.λπ.).

Η ποιότητα δεδομένων ή πληροφοριών παρεχόμενων από τους φορείς για την εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ πρέπει να καθιστά δυνατή την έκδοση από τους φορείς προς τους οποίους απευθύνεται η παρούσα ΤΠΔ ειστηρίων όπως αναφέρεται στο άρθρο 10 του κανονισμού για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών.

Η ποιότητα δεδομένων ή πληροφοριών παρεχόμενων από τους φορείς για την εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ πρέπει να φθάνει σε επίπεδο το οποίο καθιστά δυνατό να παρέχουν οι φορείς προς τους οποίους απευθύνεται η παρούσα ΤΠΔ τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 10 και στο παράρτημα II του κανονισμού για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών.

#### 4.2.19. Διάφοροι φάκελοι αναφοράς και βάσεις δεδομένων

##### 4.2.19.1. Φάκελοι αναφοράς

Για τη λειτουργία επιβατικών αμαξοστοιχιών στο ευρωπαϊκό δίκτυο, πρέπει να είναι διαθέσιμοι και προσίτιοι σε όλους τους παροχείς υπηρεσιών (διαχειριστές υποδομής, σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, εξουσιοδοτημένοι τρίτοι και διαχειριστές σταθμών) οι φάκελοι αναφοράς που αναφέρονται στη συνέχεια. Τα δεδομένα πρέπει να αντιπροσωπεύουν την πραγματική κατάσταση ανά πάσα στιγμή.

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων θα αποθηκεύει κεντρικά και θα τηρεί μοναδικούς κωδικούς για τα ακόλουθα δεδομένα αναφοράς:

- φάκελος αναφοράς της κωδίκευσης για όλους τους διαχειριστές υποδομής, όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, όλους τους διαχειριστές σταθμών, όλες τις επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών,
- φάκελος αναφοράς της κωδίκευσης θέσεων,
- φάκελος αναφοράς όλων των υφιστάμενων συστημάτων ελέγχου αμαξοστοιχιών,
- φάκελος αναφοράς όλων των διαφόρων τύπων μηχανών,
- φάκελος αναφοράς όλων των ευρωπαϊκών συνεργειών συντήρησης,
- φάκελος αναφοράς για τα ευρωπαϊκά συστήματα κράτησης,
- φάκελος αναφοράς κωδικών για την ανταλλαγή δεδομένων πινάκων δρομολογίων,
- φάκελος αναφοράς κωδικών για την ανταλλαγή τιμολογιακών δεδομένων,
- κατάλογος συνόλου δεδομένων σχετικών με μηνύματα,
- κατάλογος κωδικών ευρετηρίου,
- κάθε άλλος φάκελος και κατάλογος κωδικών που είναι αναγκαίος για τη χρήση του (των) τεχνικού(-ών) εγγράφου(-ων) που αναφέρεται(-ονται) στα παραρτήματα (θα καθοριστούν κατά την πρώτη φάση).

Όταν γίνεται κοινή χρήση φακέλου αναφοράς με την ΤΠΔ ΕμΤΕ, η εκπόνησή του και η χρήση του πρέπει να γίνεται κατά τρόπο όσο το δυνατόν εγγύτερο προς την εφαρμοζόμενη ΤΠΔ ΕμΤΕ, ώστε να επιτυγχάνονται οι βέλτιστες συνέργειες.

#### 4.2.19.2. Επιπρόσθετες απαιτήσεις που αφορούν τις βάσεις δεδομένων

Στη συνέχεια παρατίθενται οι επιπρόσθετες απαιτήσεις που πρέπει να υποστηρίζονται από τις διάφορες βάσεις δεδομένων. Οι απαιτήσεις αυτές είναι:

##### 1. Επαλήθευση ταυτότητας

Κάθε βάση δεδομένων πρέπει να υποστηρίζει την επαλήθευση ταυτότητας των χρηστών του συστήματος, πριν αυτοί αποκτήσουν τη δυνατότητα πρόσβασης στη βάση δεδομένων.

##### 2. Ασφάλεια

Κάθε βάση δεδομένων πρέπει να υποστηρίζει παραμέτρους ασφαλείας όσον αφορά τον έλεγχο πρόσβασης στη βάση δεδομένων. Δεν απαιτείται η δυνατότητα κρυπτοθέτησης του περιεχομένου της ίδιας της βάσης δεδομένων.

##### 3. ΑΣΑΑ

Κάθε επιλεγόμενη βάση δεδομένων πρέπει να υποστηρίζει την αρχή ΑΣΑΑ (Ατομικότητα, Συνέπεια, Απομόνωση, Ανθεκτικότητα – ACID).

##### 4. Έλεγχος πρόσβασης

Κάθε βάση δεδομένων πρέπει να επιτρέπει την πρόσβαση στα δεδομένα σε χρήστες ή συστήματα που έχουν λάβει άδεια. Ο έλεγχος πρόσβασης πρέπει να υποστηρίζεται διαδοχικά μέχρι κάποιο μεμονωμένο χαρακτηριστικό καταχώρισης δεδομένου. Η βάση δεδομένων πρέπει να υποστηρίζει συγκροτήσιμο, βασίζομενο σε ρόλο, έλεγχο πρόσβασης για την εισαγωγή, την επικαιροποίηση ή τη διαγραφή καταχωρίσεων δεδομένων.

##### 5. Ιχνηλάτηση

Κάθε βάση δεδομένων πρέπει να υποστηρίζει την καταγραφή όλων των ενεργειών που εκτελούνται σε αυτήν, ώστε να καθίσταται δυνατή η ιχνηλάτηση των λεπτομερών στοιχείων της καταχώρισης δεδομένων (Ποιος, Τι, Πότε ασχολήθηκε με την τροποποίηση του περιεχομένου).

## 6. Στρατηγική κλειδώματος

Σε κάθε βάση δεδομένων πρέπει να εφαρμόζεται κάποια στρατηγική κλειδώματος, η οποία επιτρέπει πρόσβαση στα δεδομένα, ακόμη και όταν άλλοι χρήστες ασχολούνται με την επιμέλεια καταχωρίσεων.

## 7. Πολλαπλή πρόσβαση

Κάθε βάση δεδομένων πρέπει να διασφαλίζει την ταυτόχρονη πρόσβαση σε δεδομένα από διάφορους χρήστες και συστήματα.

## 8. Αξιοπιστία

Η αξιοπιστία της βάσης δεδομένων πρέπει να υποστηρίζει την απαιτούμενη διαθεσιμότητα.

## 9. Διαθεσιμότητα

Σε κάθε βάση δεδομένων πρέπει να υπάρχει το αναγκαίο επίπεδο διαθεσιμότητας για το είδος των δεδομένων και των επιχειρησιακών περιπτώσεων που βασίζονται σε αυτή.

## 10. Συντηρησιμότητα

Η συντηρησιμότητα της βάσης δεδομένων πρέπει να υποστηρίζει την απαιτούμενη διαθεσιμότητα.

## 11. Ασφάλεια

Οι ίδιες οι βάσεις δεδομένων δεν είναι σχετιζόμενες με την ασφάλεια. Έτσι, δεν υπεισέρχονται παράμετροι ασφαλείας. Αυτό δεν θα πρέπει να συγχέεται με το γεγονός ότι τα δεδομένα —π.χ. δεδομένα εσφαλμένα ή μη επικαιροποιημένα— ενδέχεται να έχουν επίπτωση στην ασφαλή λειτουργία αμαξοστοιχίας.

## 12. Συμβατότητα

Κάθε βάση δεδομένων πρέπει να υποστηρίζει γλώσσα χειρισμού δεδομένων ευρέως αποδεκτή, όπως SQL ή XQL.

## 13. Ευκολία εισαγωγής

Σε κάθε βάση δεδομένων πρέπει να προβλέπεται ευκολία η οποία να παρέχει τη δυνατότητα εισαγωγής μορφοτυπημένων δεδομένων τα οποία να μπορούν να χρησιμοποιούνται για τροφοδότηση της βάσης δεδομένων αντί της χειροδηγούμενης εισαγωγής.

## 14. Ευκολία εξαγωγής

Σε κάθε βάση δεδομένων πρέπει να προβλέπεται ευκολία που να παρέχει τη δυνατότητα εξαγωγής του περιεχομένου ολόκληρης της βάσης ή μέρους του με μορφή μορφοτυπημένων δεδομένων.

## 15. Υποχρεωτικά πεδία

Κάθε βάση δεδομένων πρέπει να υποστηρίζει υποχρεωτικά πεδία τα οποία να απαιτείται να συμπληρωθούν πριν η σχετική καταχώριση γίνει δεκτή ως στοιχείο εισαγόμενο στη βάση δεδομένων.

## 16. Έλεγχος ευλογοφάνειας

Κάθε βάση πρέπει να υποστηρίζει συγκροτήσιμους ελέγχους ευλογοφάνειας πριν από την αποδοχή της εισαγωγής, της επικαιροποίησης, ή της διαγραφής καταχωρίσεων δεδομένων.

## 17. Χρόνοι απόκρισης

Σε κάθε βάση δεδομένων πρέπει οι χρόνοι απόκρισης να επιτρέπουν στους χρήστες την εισαγωγή, την επικαιροποίηση ή τη διαγραφή καταχωρίσεων δεδομένων σε εύλογο χρόνο.

## 18. Παράμετροι επιδόσεων

Οι φάκελοι αναφοράς και οι βάσεις δεδομένων αναφοράς πρέπει να υποστηρίζουν κατά τρόπο οικονομικά αποδοτικό τις αναζητήσεις που είναι αναγκαίες για να είναι δυνατή η αποτελεσματική λειτουργία όλων των σχετικών διαδρομών αμαξοστοιχιών που καλύπτονται από τις διατάξεις της παρούσας ΤΠΔ.

## 19. Παράμετροι χωρητικότητας

Κάθε βάση δεδομένων πρέπει να υποστηρίζει την αποθήκευση των σχετικών δεδομένων για όλα τα επιβατικά οχήματα και/ή το δίκτυο. Πρέπει να είναι δυνατή η επέκταση της χωρητικότητας με απλά μέσα (π.χ. με προσθήκη μεγαλύτερης αποθηκευτικής ικανότητας και υπολογιστών). Η επέκταση της χωρητικότητας δεν πρέπει να απαιτεί αντικατάσταση του υποσυστήματος.

#### 20. Ιστορικά δεδομένα

Κάθε βάση δεδομένων πρέπει να υποστηρίζει τη διαχείριση ιστορικών δεδομένων, καθιστώντας διαθέσιμα δεδομένα τα οποία έχουν ήδη μεταφερθεί σε αρχείο.

#### 21. Στρατηγική για εφεδρικό αντίγραφο

Πρέπει να καθορίζεται στρατηγική για εφεδρικό αντίγραφο, με την οποία να διασφαλίζεται η δυνατότητα επαναφοράς του περιεχομένου ολόκληρης της βάσης για χρονικό διάστημα μέχρι 24 ωρών.

#### 22. Εμπορικές παράμετροι

Το χρησιμοποιούμενο σύστημα βάσης δεδομένων πρέπει να είναι εμπορικά διαθέσιμο (προϊόν εμπορίου) ή διαθέσιμο στον δημόσιο τομέα (ανοικτή πηγή).

#### 23. Παράμετροι ιδιωτικότητας

Κάθε βάση δεδομένων θα πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις της πολιτικής για την ιδιωτικότητα στο κράτος μέλος στο οποίο έχει την έδρα της η επιχείρηση η οποία παρέχει τις υπηρεσίες.

#### 4.2.20. Ηλεκτρονική διαβίβαση εγγράφων

Η περιγραφή στην ενότητα 4.2.21 —Δικτύωση και επικοινωνία— παρουσιάζει το δίκτυο επικοινωνίας προς χρήση για ανταλλαγή δεδομένων. Το δίκτυο αυτό και ο περιγραφόμενος χειρισμός ασφαλείας επιτρέπουν κάθε τύπο δικτύου μετάδοσης, όπως ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, μεταφορά αρχείου (Ftp, Http) κ.λπ. Τα μέρη που συμμετέχουν στην ανταλλαγή πληροφοριών έχουν στη συνέχεια τη δυνατότητα να αποφασίζουν σχετικά με τον τύπο που θα επιλεγεί, διασφαλίζοντας με τον τρόπο αυτό την ηλεκτρονική αποστολή εγγράφων, π.χ. μέσω FTP.

#### 4.2.21. Δικτύωση και επικοινωνία

##### 4.2.21.1. Γενική αρχιτεκτονική

Με την πάροδο του χρόνου, αυτό το υποσύστημα θα γνωρίσει την ανάπτυξη και τη διάδραση μιας ευρείας και πολύπλοκης κοινότητας σιδηροδρομικής διαλειτουργικότητας από άποψη τηλεπληροφορικής, με χιλιάδες συμμετέχοντες φορείς (σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαχειριστές υποδομής, τρίτοι, όπως έμποροι λιανικής και δημόσιες αρχές κ.λπ.), οι οποίοι θα ανταγωνιστούν και/ή θα συνεργαστούν για την κάλυψη των αναγκών της αγοράς.

Η δικτυακή και τηλεπικοινωνιακή υποδομή που στηρίζει την εν λόγω κοινότητα σιδηροδρομικής διαλειτουργικότητας θα βασίζεται σε κοινή «αρχιτεκτονική ανταλλαγής πληροφοριών», γνωστή και υιοθετημένη από όλους τους συμμετέχοντες σε αυτή.

Η προτεινόμενη «αρχιτεκτονική ανταλλαγής πληροφοριών»:

— έχει σκοπό την εναρμόνιση ετερογενών πληροφορικών μοντέλων, με σημασιολογικό μετασχηματισμό των δεδομένων που ανταλλάσσονται μεταξύ των συστημάτων και με ρύθμιση των διαφορών στις επιχειρησιακές διαδικασίες και στα πρωτόκολλα επιπέδου εφαρμογής,

— έχει ελάχιστη επίπτωση στις υφιστάμενες αρχιτεκτονικές ΤΠ που εφαρμόζει κάθε φορέας,

— διασφαλίζει επενδύσεις ΤΠ που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί.

Η αρχιτεκτονική ανταλλαγής πληροφοριών ευνοεί κατά κύριο λόγο διομότιμο τύπο διάδρασης μεταξύ όλων των φορέων, ενώ διασφαλίζει τη συλλογική ακεραιότητα και συνεκτικότητα της κοινότητας σιδηροδρομικής διαλειτουργικότητας, με παροχή συνόλου υπηρεσιών κεντρικού χαρακτήρα.

Το διομότιμο διαδραστικό μοντέλο επιτρέπει τη βέλτιστη κατανομή κόστους μεταξύ των διαφόρων φορέων, με βάση την πραγματική χρήση, και, εν γένει θα εγείρει λιγότερα προβλήματα κλιμακοθετησιμότητας.

##### 4.2.21.2. Δίκτυο

Το δίκτυο πρέπει να διασφαλίζει το αναγκαίο επίπεδο για την ασφάλεια, τον πλεονασμό, τον έλεγχο κυκλοφορίας, την επέκταση του ζωικού εύρους, την προσβασιμότητα για τους χρήστες και την αποτελεσματική διαχείριση.

Στο πλαίσιο αυτό, «δίκτυο» σημαίνει τη μέθοδο και τη φιλοσοφία επικοινωνίας, και ο όρος δεν αναφέρεται στο φυσικό δίκτυο.



Η σιδηροδρομική διαλειτουργικότητα βασίζεται σε κοινή «αρχιτεκτονική ανταλλαγής πληροφοριών», γνωστή και υιοθετημένη απ' όλους τους συμμετέχοντες, οπότε ενθαρρύνεται η είσοδος νέων, ειδικότερα πελατών, για τους οποίους μειώνονται τα εμπόδια.

Αρχικά προσεγγίζεται το κεντρικό αποθετήριο ώστε να αποκτώνται μεταδεδομένα, όπως τα στοιχεία ταυτότητας του ομότιμου (φορέα) στον οποίο είναι αποθηκευμένη η πληροφορία, ή να επαληθεύονται διαπιστευτήρια για την ασφάλεια. Στη συνέχεια, λαμβάνει χώρα διομότιμη επικοινωνία μεταξύ των συμμετεχόντων φορέων.

#### 4.2.21.3. Πρωτόκολλα

Για την ανάπτυξη εφαρμογών μπορούν να χρησιμοποιούνται μόνο πρωτόκολλα που ανήκουν στη Σειρά Πρωτοκόλλων Διαδικτύου (κοινώς γνωστά ως TCP/IP, UDP/IP κ.λπ.).

#### 4.2.21.4. Ασφάλεια

Επιπλέον του επιπέδου ασφαλείας που επιτυγχάνεται στο επίπεδο του δικτύου (βλέπε ενότητα 4.2.21.2), για τα ευαίσθητα δεδομένα είναι δυνατό να επιτευχθεί επιπρόσθετο επίπεδο ασφαλείας, με χρήση συνδυασμού κρυπτοθέτησης, συστήματος πιστοποίησης και τεχνολογιών VPN.

#### 4.2.21.5. Κρυπτοθέτηση

Για τη μετάδοση και την αποθήκευση δεδομένων είναι δυνατή η χρήση είτε ασύμμετρης ή συμμετρικής κρυπτοθέτησης, ανάλογα με τις επιχειρησιακές απαιτήσεις. Για τον σκοπό αυτό, πρόκειται να εφαρμόζεται η υποδομή δημόσιου κλειδιού (ΥΔΚ — PKI).

#### 4.2.21.6. Κεντρικό αποθετήριο

Το κεντρικό αποθετήριο πρέπει να μπορεί να χειρίζεται:

- μεταδεδομένα — δομημένα δεδομένα που περιγράφουν το περιεχόμενο μηνυμάτων,
- κατάλογο ηλεκτρονικών διευθύνσεων, στις περιπτώσεις που οι φορείς στους οποίους απευθύνεται η παρούσα ΤΠΔ επιτρέπουν σε άλλους φορείς να αποκτούν πληροφορίες ή δεδομένα σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παρούσα ΤΠΔ,
- κρυπτοθέτηση,
- επαλήθευση ταυτότητας,
- ευρετήριο (τηλεφωνικό κατάλογο) — περιέχει όλες τις αναγκαίες πληροφορίες σχετικά με τους συμμετέχοντες στην ανταλλαγή μηνυμάτων και δεδομένων.

Όταν το κεντρικό αποθετήριο χρησιμοποιείται σε συνδυασμό με την ΤΠΔ ΕμΤΕ, η ανάπτυξη εφαρμογών και οι τροποποιήσεις πρέπει να πραγματοποιούνται κατά τρόπο όσο το δυνατόν εγγύτερο προς την εφαρμοζόμενη ΤΠΔ ΕμΤΕ, ώστε να επιτυγχάνονται οι βέλτιστες συνέργειες.

#### 4.2.21.7. Κοινή διεπαφή για επικοινωνία ΣΕ/ΔΥ

Η κοινή διεπαφή είναι υποχρεωτική για κάθε φορέα, ώστε να διασυνδέεται ολόκληρη η κοινότητα σιδηροδρομικής διαλειτουργικότητας.

Η κοινή διεπαφή θα πρέπει να μπορεί να χειρίζεται:

- τη μορφοτύπηση μηνυμάτων για εξερχόμενα μηνύματα με βάση τα μεταδεδομένα,
- την υπογραφή και την κρυπτοθέτηση εξερχόμενων μηνυμάτων,
- τη διευθυνσιοδότηση εξερχόμενων μηνυμάτων,
- την επαλήθευση ταυτότητας εισερχόμενων μηνυμάτων,
- την αποκρυπτοθέτηση εισερχόμενων μηνυμάτων,
- ελέγχους συμμόρφωσης εισερχόμενων μηνυμάτων με βάση τα μεταδεδομένα,
- τον χειρισμό κάθε φορά της κοινής πρόσβασης στις διάφορες βάσεις δεδομένων.

Κάθε συμμετέχων στην κοινή διεπαφή θα έχει πρόσβαση σε όλα τα δεδομένα που απαιτούνται σύμφωνα με την ΤΠΔ στο πλαίσιο κάθε σιδηροδρομικής επιχείρησης, διαχειριστή υποδομής κ.λπ., είτε οι σχετικές βάσεις δεδομένων είναι κεντρικές είτε μεμονωμένες. Με βάση τα αποτελέσματα της επαλήθευσης της γνησιότητας εισερχόμενων μηνυμάτων, είναι δυνατή η εφαρμογή κάποιου ελάχιστου επιπέδου αναγνώρισης μηνύματος:

i) θετική: διαβιβάζεται ACK.

ii) αρνητική: διαβιβάζεται NACK.

Για τη διαχείριση των ανωτέρω εργασιών, η κοινή διεπαφή χρησιμοποιεί τις πληροφορίες του κεντρικού αποθετηρίου.

Εάν κάποιος φορέας δημιουργήσει τοπικό «κάτοπτρο» του κεντρικού αποθετηρίου, ο εν λόγω φορέας πρέπει, με ίδια μέσα, να διασφαλίζει ότι το τοπικό «κάτοπτρο» είναι ακριβές και επικαιροποιημένο αντίγραφο του κεντρικού αποθετηρίου.

Σε περίπτωση που η κοινή διεπαφή χρησιμοποιείται από κοινού με την ΤΠΔ ΕμΤΕ, η ανάπτυξη εφαρμογών και οι τροποποιήσεις λαμβάνουν χώρα κατά τρόπο όσο το δυνατόν εγγύτερο προς την εφαρμοζόμενη ΤΠΔ ΕμΤΕ, ώστε να επιτυγχάνονται οι βέλτιστες συνέργειες.

#### 4.2.22. Διαχείριση ανταποκρίσεων με άλλους τρόπους μεταφοράς

Όσον αφορά τη διαχείριση της ανταπόκρισης με άλλους τρόπους μεταφοράς, για την παροχή πληροφοριών σε άλλους τρόπους μεταφοράς και την ανταλλαγή πληροφοριών με αυτούς θα πρέπει να εφαρμόζονται οι κανόνες που ακολουθούν:

— Για την ανταλλαγή πληροφοριών του πίνακα δρομολογίων μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και άλλων τρόπων μεταφοράς: κανονισμοί EN 12896 («Transmodel») και EN TC 278 WI 00278207 [«IFOPT — Identification of Fixed Objects in Public transport» (Προσδιορισμός σταθερών αντικειμένων στις δημόσιες μεταφορές)].

— Για την ανταλλαγή εξειδικευμένων δεδομένων του πίνακα δρομολογίων, τα τεχνικά πρότυπα XML, καθώς και πρωτόκολλα βασισμένα στο Transmodel, και ειδικότερα ο κανονισμός EN 15531 («SIRI») για την ανταλλαγή πινάκων δρομολογίων σε πραγματικό χρόνο και ο κανονισμός EN TC 278 WI 00278207 («IFOPT») για την ανταλλαγή δεδομένων «στάση/σταθμός».

— Για την ανταλλαγή τιμολογιακών δεδομένων: το σχετικό πρότυπο αποτελεί ανοικτό σημείο (βλέπε παράρτημα II — Κατάλογος ανοικτών σημείων).

#### 4.3. Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές των διεπαφών

Από την άποψη της τεχνικής συμβατότητας, οι διεπαφές του υποσυστήματος «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες» με τα άλλα υποσυστήματα περιγράφονται στις παραγράφους που ακολουθούν.

##### 4.3.1. Διεπαφές με το υποσύστημα Τροχαίο υλικό

Πίνακας 1

#### Διεπαφές με το υποσύστημα Τροχαίο υλικό

Διεπαφή	Στοιχεία ΤΠΔ Τηλεπληροφορικών εφαρμογών για επιβάτες	Στοιχεία ΤΠΔ Τροχαίου υλικού συμβατικού σιδηροδρόμου
Εποχούμενη συσκευή οπτικής παρουσίασης	4.2.13. Χειρισμός της παροχής πληροφοριών στον χώρο οχημάτων	4.2.5. Πληροφορίες προς πελάτες (ΑΜΚ)
Αυτόματη φωνητική αναγγελία	4.2.13. Χειρισμός της παροχής πληροφοριών στον χώρο οχημάτων	4.2.5. Πληροφορίες προς πελάτες (ΑΜΚ) 4.2.5.2. Μεγαφωνικό σύστημα

## 4.3.2. Διεπαφές με το υποσύστημα Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για εμπορεύματα

Πίνακας 2

**Διεπαφές με το υποσύστημα Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για εμπορεύματα**

Διεπαφή	Στοιχεία ΤΠΔ Τηλεπληροφορικών εφαρμογών για επιβάτες	Στοιχεία ΤΠΔ Τηλεπληροφορικών εφαρμογών για εμπορεύματα συμβατικού σιδηροδρόμου
Αμαξοστοιχία έτοιμη	4.2.14.1. Μήνυμα αμαξοστοιχία έτοιμη για όλες τις αμαξοστοιχίες	4.2.3.5. Μήνυμα αμαξοστοιχία έτοιμη
Πρόγνωση πορείας αμαξοστοιχίας	4.2.15.2. Μήνυμα «Πρόγνωση πορείας αμαξοστοιχίας» για όλες τις αμαξοστοιχίες	4.2.4.2. Μήνυμα «Πρόγνωση πορείας αμαξοστοιχίας»
Πληροφορίες για την πορεία αμαξοστοιχίας	4.2.15.1. Μήνυμα «Πληροφορίες για πορεία αμαξοστοιχίας» για όλες τις αμαξοστοιχίες	4.2.4.3. Πληροφορίες για την πορεία αμαξοστοιχίας
Διακοπή πορείας αμαξοστοιχίας προς ΣΕ	4.2.16.2. Μήνυμα «Διακοπή πορείας αμαξοστοιχίας» για όλες τις αμαξοστοιχίες	4.2.5.2. Διακοπή πορείας αμαξοστοιχίας
Χειρισμός βραχυπρόθεσμων δεδομένων πίνακα δρομολογίων	4.2.17. Χειρισμός βραχυπρόθεσμων δεδομένων πίνακα δρομολογίων για τις αμαξοστοιχίες	4.2.2. Αίτημα χρονοδιαδρόμου
Κοινή διεπαφή	4.2.21.7. Κοινή διεπαφή για επικοινωνία ΣΕ/ΔΥ	4.2.14.7. Κοινή διεπαφή για επικοινωνία ΣΕ/ΔΥ
Κεντρικό αποθετήριο	4.2.21.6. Κεντρικό αποθετήριο	4.2.14.6. Κεντρικό αποθετήριο
Φάκελοι αναφοράς	4.2.19.1. Φάκελοι αναφοράς	4.2.12.1. Φάκελοι αναφοράς

## 4.4. Κανόνες επιχειρησιακής λειτουργίας

Υπό το πρίσμα των βασικών απαιτήσεων του κεφαλαίου 3, οι κανόνες επιχειρησιακής λειτουργίας που υφίστανται ειδικά για το υποσύστημα το οποίο αφορά η παρούσα ΤΠΔ είναι οι εξής:

## 4.4.1. Ποιότητα δεδομένων

Για τη διασφάλιση της ποιότητας των δεδομένων, ο αρχικός αποστολέας κάθε μηνύματος στο πλαίσιο της ΤΠΔ θα είναι υπεύθυνος για την ορθότητα του περιεχομένου των δεδομένων του μηνύματος κατά τον χρόνο αποστολής του μηνύματος. Όταν τα αρχικά δεδομένα για τη διασφάλιση ποιότητας δεδομένων προέρχονται από τις βάσεις δεδομένων που προβλέπονται στο πλαίσιο της ΤΠΔ, τα δεδομένα που περιέχονται σε αυτές τις βάσεις πρέπει να χρησιμοποιούνται για τη διασφάλιση ποιότητας των δεδομένων.

Σε περίπτωση που τα αρχικά δεδομένα για τη διασφάλιση ποιότητας δεδομένων δεν προέρχονται από τις βάσεις δεδομένων που προβλέπονται στο πλαίσιο της παρούσας ΤΠΔ, ο αρχικός αποστολέας του μηνύματος πρέπει να εκτελεί τον έλεγχο διασφάλισης ποιότητας δεδομένων από δικές του πηγές.

Η διασφάλιση της ποιότητας δεδομένων θα περιλαμβάνει σύγκριση με δεδομένα από βάσεις δεδομένων προβλεπομένων στο πλαίσιο της παρούσας ΤΠΔ, όπως περιγράφεται ανωτέρω, περιλαμβανομένων —ανάλογα με την περίπτωση— λογικών ελέγχων για τη διασφάλιση της επικαιρότητας και της συνέχειας δεδομένων και μηνυμάτων.

Τα δεδομένα είναι υψηλής ποιότητας, εφόσον είναι κατάλληλα για τις προβλεπόμενες χρήσεις τους, δηλαδή:

- δεν περιέχουν σφάλματα: είναι προσβάσιμα, ακριβή, επίκαιρα, πλήρη, συνεπή με άλλες πηγές κ.λπ.,
- διαθέτουν τα επιθυμητά χαρακτηριστικά: σχετικότητα, πληρότητα, ενδεδειγμένο επίπεδο λεπτομέρειας, είναι ευανάγνωστα, ευκόλως ερμηνεύσιμα κ.λπ.

Τα κύρια χαρακτηριστικά της ποιότητας δεδομένων είναι:

- ακρίβεια,
- πληρότητα,
- συνέπεια,
- επικαιρότητα.

### Ακρίβεια

Οι πληροφορίες (δεδομένα) που απαιτούνται χρειάζεται να συλλέγονται με τον οικονομικότερο δυνατό τρόπο. Αυτό είναι εφικτό μόνον εφόσον τα πρωτογενή δεδομένα καταχωρίζονται, αν είναι δυνατό, άπαξ όλα μαζί. Συνεπώς, τα πρωτογενή δεδομένα θα πρέπει να εισάγονται στο σύστημα όσο το δυνατόν εγγύτερα στην πηγή του, ώστε να είναι δυνατή η πλήρης ενσωμάτωσή τους σε κάθε επακόλουθη διαδικασία επεξεργασίας.

### Πληρότητα

Πριν από την αποστολή μηνυμάτων, πρέπει να ελέγχονται η πληρότητα και η σύνταξη με χρήση των μεταδεδομένων. Έτσι αποφεύγεται και η περιττή διακίνηση πληροφοριών στο δίκτυο.

Επίσης, όλα τα εισερχόμενα μηνύματα πρέπει να ελέγχονται από άποψη πληρότητας με χρήση των μεταδεδομένων.

### Συνέπεια

Για τη διασφάλιση της συνέπειας πρέπει να εφαρμόζονται επιχειρησιακοί κανόνες. Θα πρέπει να αποφεύγεται η διπλή καταχώριση και να προσδιορίζεται σαφώς ο ιδιοκτήτης των δεδομένων.

Ο τύπος εφαρμογής αυτών των επιχειρησιακών κανόνων εξαρτάται από την πολυπλοκότητά τους. Για απλούς κανόνες, επαρκούν περιορισμοί και σκανδαλίσες στη βάση δεδομένων. Στην περίπτωση πολυπλοκότερων κανόνων, οι οποίοι απαιτούν δεδομένα από διάφορους πίνακες, πρέπει να εκτελούνται διαδικασίες επικύρωσης που ελέγχουν τη συνέπεια της έκδοσης δεδομένων, πριν από την παραγωγή δεδομένων διεπαφής και πριν καταστεί επιχειρησιακή η νέα έκδοση δεδομένων. Πρέπει να διασφαλίζεται ότι τα διαβιβαζόμενα δεδομένα έχουν επικυρωθεί με βάση τους καθορισμένους επιχειρησιακούς κανόνες.

### Επικαιρότητα

Είναι σημαντικό να παρέχονται οι πληροφορίες ακριβώς τη στιγμή που απαιτείται. Εφόσον η σκανδάλη για την αποθήκευση δεδομένων ή για την αποστολή μηνυμάτων αποτελεί γεγονός κατευθυνόμενο απευθείας από το σύστημα ΤΠ, η επικαιρότητα δεν αποτελεί πρόβλημα, εφόσον το σύστημα έχει μελετηθεί δεόντως και σύμφωνα με τις ανάγκες των επιχειρησιακών διαδικασιών. Όμως, στις περισσότερες περιπτώσεις, η αποστολή μηνύματος προκαλείται από κάποια επιχείρηση ή τουλάχιστον βασίζεται σε επιπρόσθετη εισροή από κάποια επιχείρηση. Για την εκπλήρωση των απαιτήσεων επικαιρότητας, τα δεδομένα πρέπει να επικαιροποιούνται το ταχύτερο δυνατό, μεταξύ άλλων για να εξασφαλίζεται η επικαιρότητα του πραγματικού περιεχομένου των δεδομένων των μηνυμάτων, όταν τα μηνύματα αυτά αποστέλλονται αυτομάτως από το σύστημα.

Ο χρόνος απόκρισης σε αναζητήσεις πρέπει να εξετάζεται για τις διάφορες εφαρμογές και τύπους χρηστών στο πλαίσιο των λεπτομερών προδιαγραφών ΤΠ. Όλες οι επικαιροποιήσεις και οι ανταλλαγές δεδομένων πρέπει να εκτελούνται το ταχύτερο δυνατό.

### Μετρική ποιότητας δεδομένων

Οι λεπτομερείς προδιαγραφές ΤΠ πρέπει να καθορίζουν τα ενδεδειγμένα ποσοστά για:

- την πληρότητα δεδομένων (ποσοστό πεδίων δεδομένων όπου υπάρχουν τιμές) και τη συνέπεια δεδομένων (ποσοστό τιμών σύμφωνων μεταξύ τους σε πίνακες/φακέλους/αρχεία).
- την επικαιρότητα δεδομένων (ποσοστό δεδομένων διαθέσιμων σε καθορισμένο χρονικό πλαίσιο κατοφλίου).
- την απαιτούμενη ακρίβεια (ποσοστό αποθηκευμένων τιμών που κρίνονται ορθές κατά τη σύγκρισή τους με την πραγματική τιμή).

#### 4.4.2. Λειτουργία του κεντρικού αποθετηρίου

Οι λειτουργίες του κεντρικού αποθετηρίου καθορίζονται στην ενότητα 4.2.21.6 Κεντρικό αποθετήριο. Για τη διασφάλιση της ποιότητας δεδομένων, η οντότητα που είναι επιφορτισμένη με τη λειτουργία του κεντρικού αποθετηρίου πρέπει να είναι υπεύθυνη για την επικαιροποίηση και την ποιότητα των μεταδεδομένων και του ευρετηρίου, καθώς και για τη διαχείριση του ελέγχου πρόσβασης. Η ποιότητα των μεταδεδομένων από άποψη πληρότητας, συνέπειας, επικαιρότητας και ακρίβειας πρέπει να καθιστά δυνατή την ορθή λειτουργία για την εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ.

#### 4.5. Κανόνες συντήρησης

Υπό το πρίσμα των βασικών απαιτήσεων του κεφαλαίου 3, οι κανόνες συντήρησης που υφίστανται ειδικά για το υποσύστημα το οποίο αφορά η παρούσα ΤΠΔ είναι:

Η ποιότητα της υπηρεσίας μεταφοράς πρέπει να εξασφαλίζεται, ακόμη και περίπτωση αλλοίωσης των δεδομένων ή σε περίπτωση γενικής ή μερικής βλάβης του τεχνικού εξοπλισμού επεξεργασίας δεδομένων. Συνεπώς, συνιστάται η εγκατάσταση διπλών συστημάτων ή υπολογιστών με εξαιρετικά υψηλό βαθμό αξιοπιστίας, και για τα οποία ή τους οποίους διασφαλίζεται η χωρίς διακοπή λειτουργία κατά τη συντήρηση.

Τα θέματα συντήρησης των διαφόρων βάσεων δεδομένων εξετάζονται στην ενότητα 4.2.19.2 — Επιπρόσθετες απαιτήσεις που αφορούν τις βάσεις δεδομένων, σημεία 10 και 21.

#### 4.6. **Επαγγελματικά προσόντα**

Για τα επαγγελματικά προσόντα του προσωπικού τα οποία είναι αναγκαία για τη λειτουργία και τη συντήρηση του υποσυστήματος και για την εφαρμογή της ΤΠΔ ισχύουν τα ακόλουθα:

Η εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ δεν απαιτεί εντελώς νέο σύστημα από άποψη υλικού και λογισμικού με νέο προσωπικό. Η τήρηση των απαιτήσεων της ΤΠΔ συνεπάγεται μόνο τις τροποποιήσεις, αναβαθμίσεις ή λειτουργικές επεκτάσεις των λειτουργιών που ήδη εκτελούνται από το υφιστάμενο προσωπικό. Επομένως, δεν υπάρχουν απαιτήσεις επιπλέον των υφιστάμενων εθνικών και ευρωπαϊκών κανόνων για τα επαγγελματικά προσόντα.

Εάν αποδειχθεί αναγκαίο, η επιπρόσθετη κατάρτιση του προσωπικού δεν θα συνίσταται μόνο στην επίδειξη στο προσωπικό αυτό του τρόπου λειτουργίας του τεχνικού εξοπλισμού. Τα μέλη του προσωπικού επιβάλλεται να γνωρίζουν και να κατανοούν τον ιδιαίτερο ρόλο που οφείλουν να επιτελέσουν στη συνολική διαδικασία των μεταφορών. Ειδικότερα, το προσωπικό πρέπει να είναι ενημέρο σχετικά με την απαίτηση διατήρησης υψηλού επιπέδου επαγγελματικών επιδόσεων, στοιχείο αποτελεσματικό για την αξιοπιστία των πληροφοριών οι οποίες πρόκειται να υφίστανται επεξεργασία σε μεταγενέστερο στάδιο.

Τα επαγγελματικά προσόντα τα αναγκαία για τη σύνθεση και τη λειτουργία αμαξοστοιχιών καθορίζονται στην ΤΠΔ Διεξαγωγής και διαχείρισης της κυκλοφορίας.

#### 4.7. **Όροι υγείας και ασφάλειας**

Οι όροι υγείας και ασφάλειας που αφορούν το προσωπικό και απαιτούνται για τη λειτουργία και τη συντήρηση του υπόψη υποσυστήματος και για την εφαρμογή της ΤΠΔ είναι:

Δεν υφίστανται απαιτήσεις επιπλέον των υφιστάμενων εθνικών και ενωσιακών κανόνων για την υγεία και την ασφάλεια.

#### 4.8. **Μητρώα εγκεκριμένων τύπων οχημάτων και υποδομής**

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 34 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, «Ο Οργανισμός δημιουργεί και τηρεί μητρώο των τύπων σιδηροδρομικών οχημάτων που έχουν εγκριθεί από τα κράτη μέλη για λειτουργία στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.». Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 35 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, «Κάθε κράτος μέλος μεριμνά ώστε να δημοσιεύεται και να ενημερώνεται μητρώο υποδομής».

Λόγω της ετήσιας επικαιροποίησης και δημοσίευσης αυτών των μητρώων, δεν είναι δυνατή η χρήση τους για το υποσύστημα Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβάτες. Συνεπώς, τα εν λόγω μητρώα δεν έχουν καμία σχέση με την παρούσα ΤΠΔ.

### 5. **ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ**

#### 5.1. **Ορισμός**

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 στοιχείο στ) της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, «στοιχεία διαλειτουργικότητας» σημαίνει κάθε απλό συστατικό στοιχείο, ομάδα συστατικών στοιχείων, υποσύνολο ή πλήρες σύνολο υλικών ενσωματωμένων ή προοριζόμενων να ενσωματωθούν σε υποσύστημα, από το οποίο εξαρτάται άμεσα ή έμμεσα η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος. Η έννοια του «στοιχείου» καλύπτει στοιχεία υλικά όσο και άυλα, όπως το λογισμικό.

#### 5.2. **Κατάλογος στοιχείων**

Τα στοιχεία διαλειτουργικότητας καλύπτονται από τις σχετικές διατάξεις της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

Όσον αφορά το υποσύστημα «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβάτες», δεν καθορίζονται στοιχεία διαλειτουργικότητας.

Για την τήρηση των απαιτήσεων της παρούσας ΤΠΔ χρειάζεται μόνο συνήθης τεχνικός εξοπλισμός ΤΠ, χωρίς ειδικές παραμέτρους για διαλειτουργικότητα στο σιδηροδρομικό περιβάλλον. Αυτό ισχύει τόσο για τα συστατικά στοιχεία υλικού όσο και για το συνηθισμένο λογισμικό που χρησιμοποιείται, όπως το λειτουργικό σύστημα και οι βάσεις δεδομένων. Το λογισμικό εφαρμογής είναι ξεχωριστό για κάθε χρήση και μπορεί να προσαρμόζεται και να βελτιώνεται ανάλογα με τις συγκεκριμένες πραγματικές λειτουργίες και ανάγκες. Η προτεινόμενη «αρχιτεκτονική ενσωμάτωσης της εφαρμογής» προϋποθέτει ότι οι εφαρμογές ενδέχεται να μην έχουν το ίδιο εσωτερικό πληροφορικό μοντέλο. Η ενσωμάτωση εφαρμογής ορίζεται ως η διαδικασία με την οποία καθίσταται δυνατή η συνεργασία συστημάτων εφαρμογής που έχουν κατασκευαστεί ανεξαρτήτως το ένα του άλλου.

**5.3. Επίδοσεις και προδιαγραφές στοιχείων**

Βλέπε ενότητα 5.2, η οποία δεν έχει σχέση με την ΤΠΔ Τηλεπληροφορικών εφαρμογών για επιβατικές υπηρεσίες.

**6. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΑΙ/Η ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΑΙ ΕΠΑΛΛΗΘΕΥΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ****6.1. Στοιχεία διαλειτουργικότητας****6.1.1. Διαδικασίες αξιολόγησης**

Δεν αφορά την ΤΠΔ Τηλεπληροφορικών εφαρμογών για επιβατικές υπηρεσίες.

**6.1.2. Ενότητα**

Δεν αφορά την ΤΠΔ Τηλεπληροφορικών εφαρμογών για επιβατικές υπηρεσίες.

**6.2. Υποσύστημα Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες**

Σύμφωνα με το παράρτημα II της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, τα υποσυστήματα κατατάσσονται σε δομικούς και σε λειτουργικούς τομείς. Η αξιολόγηση συμμόρφωσης είναι υποχρεωτική για τις ΤΠΔ του δομικού τομέα. Το υποσύστημα Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες υπάγεται στον λειτουργικό τομέα, οπότε η παρούσα ΤΠΔ δεν ορίζει ενότητες για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης.

**7. ΕΦΑΡΜΟΓΗ****7.1. Εισαγωγή**

Η παρούσα ΤΠΔ αφορά το υποσύστημα Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες. Σύμφωνα με το παράρτημα II της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, το υποσύστημα αυτό είναι λειτουργικό. Συνεπώς, η εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ δεν επηρεάζεται από την έννοια του νέου, ανακαινισμένου ή αναβαθμισμένου υποσυστήματος, όπως συμβαίνει κατά κανόνα στην περίπτωση των ΤΠΔ που αφορούν δομικά υποσυστήματα, με εξαίρεση τις περιπτώσεις που εξειδικεύονται στην ΤΠΔ.

Η ΤΠΔ θα εφαρμοστεί κατά φάσεις:

— πρώτη φάση: λεπτομερείς προδιαγραφές ΤΠ, διακυβέρνηση και κατευθυντήριο σχέδιο,

— δεύτερη φάση: ανάπτυξη εφαρμογών,

— τρίτη φάση: εξάπλωση.

**7.2. Πρώτη φάση — Λεπτομερείς προδιαγραφές ΤΠ, διακυβέρνηση και κατευθυντήριο σχέδιο**

Η πρώτη φάση έχει τρεις στόχους:

1. Καθορισμός του συστήματος ανταλλαγής δεδομένων (εφεξής «σύστημα»), αποτελούμενου από κοινά συστατικά στοιχεία και από τη διασύνδεση των συστημάτων πληροφοριών και τηλεπικοινωνιών των συμφεροντούχων, ικανού να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

2. Επιβεβαίωση της τεχνικής και οικονομικής εφικτότητας συστήματος του είδους αυτού.

3. Χάραξη χάρτη πορείας για τις δραστηριότητες που κρίνονται αναγκαίες προκειμένου να υλοποιηθεί το σύστημα, περιλαμβανομένων των κατάλληλων ορόσημων για την παρακολούθηση της προόδου υλοποίησής του από την Επιτροπή, τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων, τα κράτη μέλη και τους οικείους συμφεροντούχους.

**7.2.1. Διακυβέρνηση του έργου κατά την πρώτη φάση**

Το αργότερο εντός μηνός από τη δημοσίευση του παρόντος κανονισμού στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, η Επιτροπή συγκροτεί διευθύνουσα επιτροπή, απαρτιζόμενη από:

— τους αντιπροσωπευτικούς φορείς του σιδηροδρομικού τομέα που λειτουργούν σε ευρωπαϊκό επίπεδο και ορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 («αντιπροσωπευτικοί φορείς του τομέα των σιδηροδρόμων»),

- αντιπρόσωπο των πωλητών εισιτηρίων,
- αντιπρόσωπο των ευρωπαϊών επιβατών,
- τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων και
- την Επιτροπή.

Σε αυτή τη διευθύνουσα επιτροπή συμπεριλαμβάνονται α) η Επιτροπή και β) πρόσωπο οριζόμενο από τους αντιπροσωπευτικούς φορείς του τομέα των σιδηροδρόμων. Η Επιτροπή, επικουρούμενη από τα μέλη της διευθύνουσας επιτροπής, καταρτίζει σχέδιο του εσωτερικού κανονισμού της διευθύνουσας επιτροπής, επί του οποίου η διευθύνουσα επιτροπή συμφωνεί. Οι λαμβανόμενες αποφάσεις είναι διαφανείς και συνοδεύονται από πλήρη τεχνική και οικονομική αιτιολόγηση.

Τα μέλη της διευθύνουσας επιτροπής μπορούν να προτείνουν στη διευθύνουσα επιτροπή τη συμμετοχή άλλων οργανισμών ως παρατηρητών, σε περιπτώσεις που αυτό δικαιολογείται βάσιμα από άποψη τεχνική και οργανωτική.

#### 7.2.2. Ρόλοι και αρμοδιότητες

##### 7.2.2.1. Συμμερνοντούχοι

1. Ομάδα έργου συγκροτούμενη από τους αντιπροσωπευτικούς φορείς του τομέα των σιδηροδρόμων, στην οποία περιλαμβάνεται αντιπρόσωπος των πωλητών εισιτηρίων, καταρτίζει λεπτομερείς προδιαγραφές ΤΠ, τη διακυβέρνηση και το κατευθυντήριο σχέδιο, με βάση πρόγραμμα εργασίας εγκρινόμενο από τη διευθύνουσα επιτροπή.
2. Η ομάδα έργου συγκροτεί τις αναγκαίες ομάδες εργασίας, οι οποίες προσάγουν την πείρα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, διαχειριστών υποδομής, διαχειριστών σταθμών, αντιπροσώπων εργαζομένων των πωλητών εισιτηρίων και αντιπροσώπων των επιβατών.
3. Η ομάδα έργου εκτελεί το σύνολο του έργου με διαφάνεια, ενώ όλα τα πρακτικά, τα έγγραφα και τα παραδοτέα της ομάδας έργου και των ομάδων εργασίας της είναι μονίμως και πλήρως προσιτά στην Επιτροπή και στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων.
4. Η ομάδα έργου αποστέλλει μηνιαίες εκθέσεις προόδου στη διευθύνουσα επιτροπή, τις αποφάσεις της οποίας λαμβάνει πλήρως υπόψη της. Η δομή και το περιεχόμενο της έκθεσης προόδου εγκρίνεται από τη διευθύνουσα επιτροπή κατά την εναρκτήρια συνεδρίαση.
5. Η ομάδα έργου παρέχει πληροφορίες στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, στους διαχειριστές υποδομής, στους διαχειριστές σταθμών, στους αντιπροσώπους πωλητών εισιτηρίων και επιβατών, και διαβουλεύεται με αυτούς. Ιδιαίτερη προσοχή δίδει σε μικρού μεγέθους σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δεν αποτελούν μέλη αντιπροσωπευτικών φορέων του σιδηροδρομικού τομέα, τις οποίες τηρεί ενήμερες και με τις οποίες διαβουλεύεται.
6. Σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαχειριστές υποδομής, διαχειριστές σταθμών, αντιπρόσωποι πωλητών εισιτηρίων και επιβατών υποστηρίζουν το έργο με την παροχή πληροφοριών, καθώς και λειτουργικής και τεχνικής πείρας, όπως και όταν τους ζητείται από την ομάδα έργου.

##### 7.2.2.2. Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων

1. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων παρακολουθεί και αποτιμά την εκπόνηση των λεπτομερών προδιαγραφών ΤΠ, της διακυβέρνησης και του κατευθυντηρίου σχεδίου, ώστε να κρίνει κατά πόσον έχουν επιτευχθεί οι επιδιωκόμενοι στόχοι.
2. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων υποβάλλει στην Επιτροπή σύσταση σχετικά με τις λεπτομερείς προδιαγραφές ΤΠ, τη διακυβέρνηση και το κατευθυντήριο σχέδιο.

##### 7.2.2.3. Επιτροπή

1. Η Επιτροπή διαβιβάζει στην ομάδα έργου τον κατάλογο των φορέων που πρόκειται να συμμετέχουν στο έργο.



2. Μετά τη λήψη των λεπτομερών προδιαγραφών ΤΠ, της διακυβέρνησης και του κατευθυντήριου σχεδίου, η Επιτροπή προχωρεί στην αποτίμησή τους με βάση τη σύσταση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων και, υπό το πρίσμα αυτής της αποτίμησης, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την τροποποίηση της παρούσας ΤΠΔ.
3. Η Επιτροπή θα τηρεί ενήμερα τα κράτη μέλη μέσω της Επιτροπής του άρθρου 29 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

#### 7.2.3. Παραδοτέα

Οι λεπτομερείς προδιαγραφές ΤΠ περιγράφουν το σύστημα και αναφέρουν κατά τρόπο σαφή και μη επιδεχόμενο παρερμηνείας τον τρόπο με τον οποίο το σύστημα πληροί τις απαιτήσεις της ΤΠΔ ΕπΤΕ. Η εκπόνηση των εν λόγω προδιαγραφών απαιτεί συστηματική ανάλυση των σχετικών τεχνικών, επιχειρησιακών, οικονομικών και θεσμικών θεμάτων που υποστηρίζουν τη διαδικασία εφαρμογής της ΤΠΔ ΕπΤΕ. Κατόπιν τούτου, τα παραδοτέα περιλαμβάνουν, χωρίς περιορισμό σε αυτά, τα ακόλουθα:

1. Λειτουργικές, τεχνικές προδιαγραφές και προδιαγραφές επιδόσεων, τα συναφή δεδομένα, τις απαιτήσεις διεπαφών, τις απαιτήσεις σχετικά με την ασφάλεια και την ποιότητα.
2. Διάγραμμα της συνολικής αρχιτεκτονικής του συστήματος. Το διάγραμμα περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο διαδρούν τα αναγκαία συστατικά στοιχεία και συνεργάζονται μεταξύ τους. Το διάγραμμα βασίζεται στην ανάλυση των συγκροτήσεων του συστήματος που είναι ικανές να ενσωματώνουν τις κληροδοτημένες ευκολίες ΤΠ, με ταυτόχρονη επίτευξη των απαιτούμενων λειτουργιών και επιδόσεων.

Το κατευθυντήριο σχέδιο περιλαμβάνει:

1. Τον προσδιορισμό των αναγκαίων εργασιών για να επιτευχθεί η υλοποίηση του συστήματος.
2. Σχέδιο μετάβασης, το οποίο περιλαμβάνει σύνολο φάσεων που οδηγούν σε ενδιάμεσα και επαληθεύσιμα απτά αποτελέσματα, από το υφιστάμενο πλαίσιο συστημάτων πληροφοριών και επικοινωνιών των συμφεροντούχων προς το ίδιο το σύστημα.
3. Λεπτομερές σχέδιο οροσήμων.
4. Εκτίμηση επικινδυνότητας των κρίσιμων φάσεων του κατευθυντήριου σχεδίου.
5. Εκτίμηση του συνολικού Κόστους Κύκλου Ζωής (ΚΚΖ — LCC) του συνδεόμενου με την εξάπλωση και τη λειτουργία του συστήματος, συνοδευόμενη από αντίστοιχο επενδυτικό σχέδιο και τη σχετική ανάλυση κόστους και οφέλους.

Η διακυβέρνηση περιλαμβάνει τον προσδιορισμό των ενδεδειγμένων μηχανισμών, μεθόδων και διαδικασιών διακυβέρνησης για την υποστήριξη της ανάπτυξης και της επικύρωσης του συστήματος, και στη συνέχεια της επέκτασής του και της επιτόπου λειτουργίας και διοίκησής του σε ολόκληρο τον κύκλο ζωής του (περιλαμβανόμενης της διαχείρισης διαφορών μεταξύ των συμμετεχόντων μερών με βάση τις διατάξεις της παρούσας ΤΠΔ).

#### 7.2.4. Ορόσημα

1. Η εναρκτήρια συνεδρίαση μεταξύ της ομάδας έργου και της διευθύνουσας επιτροπής λαμβάνει χώρα το αργότερο εντός δύο μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος κανονισμού στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
  - α) Κατά την εναρκτήρια συνεδρίαση, η ομάδα έργου παρουσιάζει περιγραφή του έργου και πρόγραμμα εργασίας για το έργο, όπου περιλαμβάνεται χρονοδιάγραμμα. Στην περιγραφή του έργου εξηγούνται το νόημα των εργασιών, η οργάνωση του έργου, οι ρόλοι και αρμοδιότητες, καθώς και η μέθοδος που ακολουθείται στο έργο, περιλαμβανομένης της διαδικασίας διαβούλευσης με όλους τους συμφεροντούχους και ενημέρωσής τους.
  - β) Κατά την εναρκτήρια συνεδρίαση συζητούνται, και αποτελούν αντικείμενο συμφωνίας μεταξύ της ομάδας έργου και της διευθύνουσας επιτροπής, το περιεχόμενο και το επίπεδο λεπτομερειών της ενδιάμεσης έκθεσης και της μηνιαίας έκθεσης προόδου που αναφέρονται στην ενότητα 7.2.2.1.

2. Το αργότερο εντός πέντε μηνών από την εναρκτήρια συνεδρίαση, η ομάδα έργου υποβάλλει στη διευθύνουσα επιτροπή την ενδιάμεση έκθεση.
3. Τα παραδοτέα υποβάλλονται στην Επιτροπή και στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων το αργότερο εντός δέκα μηνών από την εναρκτήρια συνεδρίαση.
4. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων υποβάλλει σύσταση σχετικά με τα παραδοτέα που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή το αργότερο εντός δύο μηνών από τη λήψη τους.

### 7.3. Δεύτερη φάση — Ανάπτυξη εφαρμογών

Όλοι οι οικείοι φορείς αναπτύσσουν το σύστημα με βάση την τροποποίηση της παρούσας ΤΠΔ.

### 7.4. Τρίτη φάση — Εξάπλωση

Όλοι οι οικείοι φορείς εξαπλώνουν το σύστημα με βάση την τροποποίηση της παρούσας ΤΠΔ.

### 7.5. Διαχείριση μεταβολών

#### 7.5.1. Διαδικασία διαχείρισης μεταβολών

Σκοπός των διαδικασιών διαχείρισης μεταβολών είναι να διασφαλίζεται ότι οι δαπάνες και τα οφέλη της μεταβολής αναλύονται δρόντως και ότι οι μεταβολές πραγματοποιούνται κατά τρόπο ελεγχόμενο. Οι εν λόγω διαδικασίες καθορίζονται, τίθενται σε εφαρμογή, υποστηρίζονται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων, ο οποίος τις διαχειρίζεται, και περιλαμβάνουν:

- τον προσδιορισμό των τεχνικών περιορισμών που υποστηρίζουν τη μεταβολή,
- δήλωση όπου αναφέρεται ο αναλαμβάνων την ευθύνη για τις διαδικασίες υλοποίησης της μεταβολής,
- τη διαδικασία επικύρωσης των προς υλοποίηση μεταβολών,
- την πολιτική για τη διαχείριση και την παράδοση της μεταβολής, καθώς και για τη μετάβαση και την εξάπλωση,
- τον καθορισμό των αρμοδιοτήτων για τη διαχείριση των λεπτομερών προδιαγραφών και για τη διαχείριση της διασφάλισης ποιότητας και της συγκρότησης.

Στο Συμβούλιο Ελέγχου Μεταβολών (ΣΕΜ — CCB) συμμετέχουν ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων, αντιπροσωπευτικοί φορείς του σιδηροδρομικού τομέα, αντιπροσωπευτικός φορέας του κλάδου των εισιτηρίων, αντιπροσωπευτικός φορέας των επιβατών και τα κράτη μέλη. Η συμμετοχή αυτών των μερών διασφαλίζει προοπτική για τις μεταβολές που πρόκειται να επέλθουν και συνολική εκτίμηση των συνεπειών τους. Μελλοντικά, το ΣΕΜ θα τεθεί υπό την αιγίδα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων.

#### 7.5.2. Ειδική διαδικασία διαχείρισης μεταβολών για τεχνικά έγγραφα δημοσιευόμενα από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων

Τα τεχνικά έγγραφα τα οποία αναφέρονται στο κεφάλαιο 4 της παρούσας ΤΠΔ (με εξαίρεση τα πρότυπα τα οποία συνδέονται με ανοικτά σημεία) και παρατίθενται στο παράρτημα III του παρόντος κανονισμού είναι τεχνικά έγγραφα δημοσιευόμενα από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 παράγραφος 8 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

Η διαχείριση ελέγχου μεταβολών για τα εν λόγω τεχνικά έγγραφα καθορίζεται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων με βάση τα ακόλουθα κριτήρια:

1. Τα αιτήματα μεταβολών που αφορούν τα τεχνικά έγγραφα υποβάλλονται είτε μέσω των εθνικών αρχών για την ασφάλεια (ΕΑΣ — NSA), είτε μέσω των αντιπροσωπευτικών φορέων του σιδηροδρομικού τομέα, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004, είτε μέσω του αντιπροσώπου των πωλητών εισιτηρίων είτε μέσω του φορέα ο οποίος αρχικά εκπόνησε τις προδιαγραφές που αποτέλεσαν το πρόδρομο στοιχείο για τα τεχνικά έγγραφα.
2. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων συλλέγει και αποθηκεύει τα αιτήματα μεταβολών.

3. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων παρουσιάζει τα αιτήματα μεταβολών στην αποκλειστικά αρμόδια ομάδα εργασίας του ΕΟΣ, η οποία θα τα εκτιμήσει και θα συντάξει πρόταση συνοδευόμενη από οικονομική εκτίμηση, εφόσον απαιτείται.
4. Στη συνέχεια, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων παρουσιάζει το αίτημα μεταβολής και τη σχετική πρόταση στο συμβούλιο ελέγχου μεταβολών, το οποίο επικυρώνει ή δεν επικυρώνει το αίτημα μεταβολής ή αναβάλλει την εξέτασή του.
5. Αν δεν επικυρωθεί το αίτημα μεταβολής, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων επιστρέφει στον αιτούντα είτε την αιτιολογία για την άρνηση είτε αίτημα για περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με το σχέδιο αιτήματος μεταβολής.
6. Αν επικυρωθεί το αίτημα μεταβολής, το τεχνικό έγγραφο τροποποιείται.
7. Πριν από τη δημοσίευσή του, το τροποποιημένο τεχνικό έγγραφο διαβιβάζεται στην Επιτροπή, συνοδευόμενο από το αίτημα μεταβολής και την οικονομική εκτίμησή του.
8. Η Επιτροπή τηρεί ενήμερα τα κράτη μέλη μέσω της επιτροπής του άρθρου 29 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.
9. Η νέα έκδοση του τεχνικού εγγράφου και το επικυρωμένο αίτημα μεταβολής καθίστανται διαθέσιμα στον ιστότοπο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων.

Σε περίπτωση που η διαχείριση ελέγχου μεταβολών αφορά στοιχεία χρησιμοποιούμενα από κοινού με την ΤΠΔ ΕμΤΕ, οι μεταβολές πραγματοποιούνται κατά τρόπο όσο το δυνατόν εγγύτερο προς την εφαρμοζόμενη ΤΠΔ ΕμΤΕ, ώστε να επιτυγχάνονται οι βέλτιστες συνέργειες.

#### 7.6. Ειδικές περιπτώσεις

##### 7.6.1. Εισαγωγή

Οι ειδικές διατάξεις που ακολουθούν επιτρέπονται στις εξής ειδικές περιπτώσεις:

α) Περιπτώσεις «Μ»: μόνιμες περιπτώσεις·

β) Περιπτώσεις «Π»: προσωρινές περιπτώσεις, οπότε συνιστάται να επιτευχθεί το σύστημα στόχος μέχρι το έτος 2020 [στόχος ο οποίος τίθεται στην απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών <sup>(1)</sup>, όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση αριθ. 884/2004/ΕΚ <sup>(2)</sup>].

##### 7.6.2. Κατάλογος ειδικών περιπτώσεων

Για την παρούσα ΤΠΔ δεν αναφέρθηκαν ειδικές περιπτώσεις.

#### 8. ΛΕΞΙΛΟΓΙΟ

Οι ορισμοί του παρόντος λεξιλογίου αναφέρονται στη χρήση των όρων στην παρούσα ΤΠΔ.

Όρος	Περιγραφή
Προσβασιύχος (Access party)	Σημαίνει είτε εγκεκριμένη σιδηροδρομική επιχείρηση ή, στον βαθμό που επιτρέπεται από κάθε κράτος μέλος, άλλο μέρος που ζητεί να εξασφαλίσει χρονοδιάδρομο αμαξοστοιχίας στον εφαρμοζόμενο πίνακα δρομολογίων για την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών στο έδαφός του, με πρόθεση εμπορική ή δημόσιας υπηρεσίας. Παραδείγματα τέτοιων εξουσιοδοτημένων μερών αποτελούν οι δημόσιες αρχές ή κάθε άλλο μέρος που έχει σύμβαση πρόσβασης είτε διεθνή ομάδα τέτοιων μερών, η οποία είναι γνωστή και ως αιτούσα ομάδα ή ομάδα προσβασιύχων

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 228 της 9.9.1996, σ. 1.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 167 της 30.4.2004, σ. 1.

Όρος	Περιγραφή
ΑΣΑΑ (ACID)	<p>Αρκτικόλεξο για τις λέξεις Ατομικότητα, Συνεκτικότητα, Απομόνωση, Ανθεκτικότητα</p> <p>Πρόκειται για τα τέσσερα πρωταρχικά χαρακτηριστικά, κοινά σε κάθε συναλλαγή:</p> <p>Ατομικότητα. Σε συναλλαγή όπου συμμετέχουν δύο ή περισσότερα διακριτά στοιχεία πληροφορίας, είτε δεσμεύονται όλα τα στοιχεία είτε κανένα</p> <p>Συνεκτικότητα. Κάθε συναλλαγή είτε δημιουργεί μια νέα και έγκυρη κατάσταση δεδομένων είτε, σε περίπτωση διακοπής, επιστρέφει όλα τα δεδομένα στην κατάσταση τους πριν από την έναρξη της συναλλαγής</p> <p>Απομόνωση. Κάθε συναλλαγή σε εξέλιξη, για την οποία δεν υπάρχει ακόμη δέσμευση, πρέπει να παραμένει απομονωμένη από κάθε άλλη συναλλαγή</p> <p>Ανθεκτικότητα. Τα δεσμευμένα δεδομένα σώζονται από το σύστημα, έτσι ώστε, ακόμη και σε περίπτωση διακοπής και επανεκκίνησης του συστήματος, τα δεδομένα να είναι διαθέσιμα στην ορθή τους κατάσταση</p> <p>Η αρχή ΑΣΑΑ περιγράφεται στο πρότυπο ISO/IEC 10026-1:1992 κεφάλαιο 4. Καθένα από αυτά τα χαρακτηριστικά μπορεί να μετρείται με βάση στοιχεία αναφοράς. Ωστόσο, γενικώς, για την εφαρμογή της αρχής ΑΣΑΑ ορίζεται σύστημα διαχείρισης ή παρακολούθησης συναλλαγών. Σε κατανεμημένα συστήματα, ένας τρόπος επίτευξης της αρχής ΑΣΑΑ είναι η εφαρμογή δέσμευσης σε δύο φάσεις (Δ2Φ – 2PC), η οποία εξασφαλίζει είτε την υποχρέωση δέσμευσης όλων των εμπλεκόμενων ιστοτόπων για την ολοκλήρωση της συναλλαγής είτε τη δέσμευση κανενός και την ακύρωση της συναλλαγής</p>
Ημερομηνία, ώρα άφιξης, πραγματική (Arrival date/time, actual)	Σημαίνει την πραγματική ημερομηνία (και ώρα) άφιξης μέσω μεταφοράς
Ημερομηνία, ώρα άφιξης, εκτιμώμενη (Arrival date/time, estimated)	Σημαίνει την ημερομηνία (και ώρα) άφιξης μέσω μεταφοράς με βάση την τρέχουσα πρόγνωση
Ημερομηνία, ώρα άφιξης, προγραμματισμένη (Arrival date/time, planned)	Σημαίνει ημερομηνία (και ώρα) άφιξης μέσω μεταφοράς που αναφέρεται στον πίνακα δρομολογίων
Καθυστερήση άφιξης, αναμενόμενη (Arrival delay, expected)	Σημαίνει τη χρονική διαφορά μεταξύ της εκτιμώμενης ημερομηνίας/ώρας άφιξης και της προγραμματισμένης ημερομηνίας/ώρας άφιξης
Καθυστερήση άφιξης, πραγματική (Arrival delay, actual)	Σημαίνει τη χρονική διαφορά μεταξύ της πραγματικής ημερομηνίας/ώρας άφιξης και της προγραμματισμένης ημερομηνίας/ώρας άφιξης
Στη διακριτική ευχέρεια (At the discretion of)	Σημαίνει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση μπορεί να αποφασίζει βασιζόμενη στην πείρα και τις ανάγκες της
Σύστημα-διαθέτης (Attributing system)	Σημαίνει ηλεκτρονικό σύστημα που ξεκινά τον κατάλογο υπηρεσιών μεταφορών για τις οποίες παροχέας υπηρεσιών μεταφοράς επιτρέπει σε διανομείς να εκδίδουν έγγραφα ταξιδιού
Διαθέτης (Contributor)	Σημαίνει επιχείρηση που διοικεί σύστημα-διαθέτη. Μπορεί να είναι μεταφορέας
Εξουσιοδοτημένος δημόσιος φορέας (Authorised Public Body)	Σημαίνει δημόσια αρχή με θεσμική υποχρέωση ή δικαίωμα να παρέχει σε μέλη του κοινού ταξιδιωτικές πληροφορίες, η οποία επίσης αναφέρεται στη δημόσια αρχή που είναι υπεύθυνη για την επιβολή των διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 30 παράγραφος 1 του κανονισμού
Διαθεσιμότητα (Availability)	Σημαίνει τις πληροφορίες (υπηρεσία μεταφοράς, τύπος προσφοράς, τιμολόγιο, άλλη υπηρεσία) που μπορεί πραγματικά να λάβει επιβάτης σε δεδομένη χρονική στιγμή, για συγκεκριμένη αμαξοστοιχία. Δεν πρέπει να συγχέεται με την προσφορά, όπου αναφέρεται ότι (υπηρεσία μεταφοράς, τύπος προσφοράς, τιμολόγιο, άλλη υπηρεσία) προσφέρεται στο αρχικό πρόγραμμα, αλλά θα μπορούσε να έχει εξαντληθεί, οπότε δεν είναι δυνατόν να ληφθεί από τον επιβάτη σε δεδομένη χρονική στιγμή, για συγκεκριμένη αμαξοστοιχία
Βασική παράμετρος (Basic parameter)	Σημαίνει κάθε κανονιστικό, τεχνικό ή επιχειρησιακό όρο ο οποίος είναι κρίσιμος για τη διαλειτουργικότητα και απαιτεί απόφαση κατά τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2 πριν από την εκπόνηση οποιουδήποτε σχεδίου ΤΠΔ από τον κοινό αντιπροσωπευτικό οργανισμό
Προαγορά (πώληση) (Booking (selling))	Σημαίνει την πώληση εισιτηρίου με ή χωρίς κράτηση
Μεταφορέας (Carrier)	Σημαίνει την αντισυμβαλλόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση με την οποία ο επιβάτης έχει συνάψει σύμβαση μεταφοράς, ή σειρά διαδοχικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που δεσμεύονται με βάση τέτοια σύμβαση

Όρος	Περιγραφή
Μεταφορέας, συμπράττων (Carrier, Joint)	Σημαίνει μεταφορέα συνδεδεμένο με συμφωνία συνεργασίας με έναν ή περισσότερους άλλους μεταφορείς, για την εκτέλεση υπηρεσιών μεταφοράς
Μεταφορέας, ανεξάρτητος (Carrier, Sole)	Σημαίνει μεταφορέα που εκτελεί υπηρεσία μεταφοράς, ανεξαρτήτως από άλλους μεταφορείς
Δίαυλος (Channel)	Σημαίνει τη μέθοδο (όπως μηχανήμα γραφείου έκδοσης εισιτηρίων, μέσα επί αμαξοστοιχιών, δημόσιες υπηρεσίες διαδικτύου, τηλεπωλήσεις, κινητά χειριστήρια εισιτηρίων) με την οποία παρέχεται υπηρεσία (πληροφορία, πώληση εισιτηρίου, απόδοση εισιτηρίου, απάντηση σε παράπονα κ.λπ.) στον επιβάτη από σιδηροδρομική επιχείρηση
ΣΤ επιβατάμαξας (Coach ID)	Σημαίνει τον μοναδικό αριθμό ταυτοποίησης επιβατάμαξας
Επιτροπή (Commission)	Σημαίνει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή
Προϊόν εμπορίου (COTS-product)	Σημαίνει προϊόντα διαθέσιμα σε εμπορικά καταστήματα
Πελάτης (Customer)	Σημαίνει πρόσωπο που σκοπεύει να αγοράσει, αγοράζει, ή έχει αγοράσει σιδηροδρομικό προϊόν για τον ίδιο/την ίδια ή για άλλο(-α) πρόσωπο(-α). Ο πελάτης μπορεί να είναι πρόσωπο διαφορετικό από τον επιβάτη (βλέπε επιβάτης)
Αποκρυπτοδότηση (Decryption)	Σημαίνει τη μετατροπή κρυπτοδημιχθέντων δεδομένων ώστε να επανέλθουν στην αρχική τους μορφή
Καθυστερήση (Delay)	Σημαίνει τη χρονική διαφορά μεταξύ της προγραμματισμένης ώρας άφιξης του επιβάτη σύμφωνα με τον δημοσιευμένο πίνακα δρομολογίων και της ώρας της πραγματικής ή αναμενόμενης άφιξης του/της
Απόκλιση δέλτα (Delta deviation)	Σημαίνει την επιχειρησιακή «αργοπορία ή προπορεία» σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα κράτησης
Αναχώρηση ημερομηνία/ώρα, πραγματική (Departure date/time, actual)	Σημαίνει την πραγματική ημερομηνία (και ώρα) αναχώρησης μέσω μεταφοράς
Ημερομηνία/ώρα αναχώρησης, εκτιμώμενη (Departure date/time, estimated)	Σημαίνει την ημερομηνία (και ώρα) αναχώρησης μέσω μεταφοράς με βάση τρέχουσα πρόγνωση
Ημερομηνία/ώρα αναχώρησης, προγραμματισμένη (Departure date/time, planned)	Σημαίνει την ημερομηνία (και ώρα) αναχώρησης μέσω μεταφοράς στον πίνακα δρομολογίων
Οδηγία 2008/57/EK (Directive 2008/57/EC)	Σημαίνει την οδηγία 2008/57/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος
Καθυστερήση αναχώρησης, πραγματική (Departure delay, actual)	Σημαίνει τη χρονική διαφορά μεταξύ της πραγματικής ημερομηνίας/ώρας αναχώρησης και της προγραμματισμένης ημερομηνίας/ώρας αναχώρησης
Καθυστερήση αναχώρησης, αναμενόμενη (Departure delay, expected)	Σημαίνει τη χρονική διαφορά μεταξύ της ημερομηνίας/ώρας αναχώρησης και της αναμενόμενης ημερομηνίας/ώρας αναχώρησης
Συσκευή οπτικής παρουσίασης (Display)	Σημαίνει κάθε δυναμική οπτική συσκευή τοποθετημένη είτε σε σταθμούς είτε στο εσωτερικό/εξωτερικό αμαξοστοιχιών για παροχή πληροφοριών τους επιβάτες
Διανομέας (Distributor)	Σημαίνει επιχείρηση που παρέχει σε εκδότες νομική και τεχνική δυνατότητα για την πώληση σιδηροδρομικών προϊόντων ή για την παροχή επιγραμμικών ευκολιών σε πελάτες για την αγορά σιδηροδρομικών προϊόντων. Παράλληλα, ο διανομέας μπορεί να προσφέρει σε εκδότες υπηρεσίες με συγκρότηση διαδρομών Αφιετηρίων και Προορισμών εκτελούμενων από διάφορους μεταφορείς σε πλήρη ταξίδια, όπως ζητείται από τον ταξιδιώτη. Ο διανομέας μπορεί να είναι μεταφορέας
Ταξίδι εσωτερικού (Domestic journey)	Σημαίνει επιβατικό σιδηροδρομικό ταξίδι κατά το οποίο ο επιβάτης δεν διασχίζει σύνορο κράτους μέλους
Σιδηροδρομική επιβατική υπηρεσία εσωτερικού (Domestic rail passenger service)	Σημαίνει σιδηροδρομική υπηρεσία εσωτερικού χωρίς διέλευση συνόρου κράτους μέλους
Κρυπτοδότηση (Encryption)	Σημαίνει την κωδίκευση δεδομένων
ΕΟΣ (ERA)	Βλέπε Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων

Όρος	Περιγραφή
Βασικές απαιτήσεις (Essential requirements)	Σημαίνει όλους τους όρους του παραρτήματος III της οδηγίας 2008/57/EK τους οποίους πρέπει να πληροί το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσυστήματα, και τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, περιλαμβανομένων των διεπαφών
ΕΩΑφ (ETA)	Σημαίνει την εκτιμώμενη ώρα άφιξης (της αμαξοστοιχίας στον σταθμό)
ΕΩΜ (ETH)	Σημαίνει την εκτιμώμενη ώρα μεταπομπής (αμαξοστοιχίας από έναν διαχειριστή υποδομής σε άλλον)
ΕΩΑν (ETI)	Σημαίνει την εκτιμώμενη ώρα ανταλλαγής (της αμαξοστοιχίας από μια σιδηροδρομική επιχείρηση σε άλλη)
Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (European Railway Agency)	Σημαίνει τον οργανισμό που έχει συσταθεί με βάση τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων
Ναύλος (Fare)	Σημαίνει τέλος που πρέπει να καταβληθεί για μεταφορά ή υπηρεσία
Πρόγνωση (Forecast)	Σημαίνει τη βέλτιστη εκτίμηση γεγονότος (π.χ. ώρα άφιξης, αναχώρησης ή διέλευσης αμαξοστοιχίας)
Σημείο πρόγνωσης (Forecast point)	Σημαίνει στοχευόμενο σημείο για το οποίο γεννάται η πρόγνωση. Είναι δυνατόν να αφορά άφιξη, αναχώρηση, διέλευση ή μεταπομπή
Σιδηροδρομική επιβατική μεταφορά για το εξωτερικό (Foreign rail passenger service)	Σημαίνει σιδηροδρομική επιβατική υπηρεσία η οποία έχει αγορασθεί από τον επιβάτη σε κάποια χώρα, αλλά εκτελείται σε χώρα διαφορετική από τη χώρα αγοράς
Πώληση στο εξωτερικό (Foreign sale)	Σημαίνει πώληση εισιτηρίου αμαξοστοιχίας από εκδότη ο οποίος δεν είναι ο μεταφορέας/ένας από τους μεταφορείς που ασκούν την εκμετάλλευση της αμαξοστοιχίας στην οποία θα χρησιμοποιηθεί το εισιτήριο. Ο εκδότης είναι εγκατεστημένος σε χώρα διαφορετική από τη χώρα του (των) μεταφορέα(-ων)
ΠΜΑ (FTP)	Σημαίνει το Πρωτόκολλο Μεταφοράς Αρχείων Κάθε πρωτόκολλο μεταφοράς αρχείων μεταξύ πληροφορικών συστημάτων στο δίκτυο ΠΕΜ/ΠΔ (TCP/IP)
Περάτωση (Fulfilment)	Σημαίνει τη διαδικασία με την οποία το προϊόν παραδίδεται στον πελάτη μετά την αγορά του
Γενικοί όροι μεταφοράς (General Conditions of Carriage)	Σημαίνει τους όρους του μεταφορέα υπό τύπο γενικών όρων ή τιμολογίων που ισχύουν νόμιμα σε κάθε κράτος μέλος και τα οποία, μέσω της σύναψης της σύμβασης μεταφοράς, έχουν καταστεί αναπόσπαστο μέρος της
Αμαξοστοιχία συνολικής τιμής (Global price train)	Σημαίνει αμαξοστοιχία στην οποία επιβάτης μπορεί να επιβιβαστεί μόνον εάν έχει αγοράσει εισιτήριο συνολικής τιμής
Σημείο μεταπομπής (Handover point)	Σημαίνει το σημείο στο οποίο η αρμοδιότητα μεταβιβάζεται από έναν διαχειριστή υποδομής σε άλλον
HTTP (HTTP)	Σημαίνει το πρωτόκολλο υπερκειμενικής μεταφοράς Το πρωτόκολλο πελάτη/εξυπηρετητή που χρησιμοποιείται για τη σύνδεση προς εξυπηρετητές στον Ιστό
ΔΥ (IM)	Σημαίνει κάθε φορέα ή επιχείρηση με την ευθύνη, μεταξύ άλλων, για την εγκατάσταση και τη συντήρηση σιδηροδρομικής υποδομής. Είναι δυνατόν να περιλαμβάνεται και η διαχείριση συστημάτων ελέγχου και ασφαλείας της υποδομής. Τα καθήκοντα του διαχειριστή υποδομής σε διάδρομο ή μέρος διαδρόμου μπορεί να ανατίθενται σε διαφορετικούς φορείς ή επιχειρήσεις
Διαχειριστής υποδομής (ΔΥ) [Infrastructure manager (IM)]	Βλέπε ΔΥ
Εισιτήρια Ενσωματωμένης Κράτησης — ΕΕΚρ (Integrated Reservation Tickets - IRT)	Σημαίνει είδος σιδηροδρομικού εισιτηρίου περιοριζόμενου σε συγκεκριμένη αμαξοστοιχία για συγκεκριμένη ημερομηνία/ώρα. ΕΕΚρ μπορεί να πωλείται μόνο μέσω επιγραμματικών συναλλαγών μεταξύ του τερματικού πωλήσεων και του συστήματος διάθεσης όπου ξενίζεται η αντίστοιχη αμαξοστοιχία



Όρος	Περιγραφή
Ανταλλαγή μεταξύ μεταφορέων (Interchange between Carriers)	Σημαίνει τη μεταφορά ελέγχου από μια σιδηροδρομική επιχείρηση σε άλλη για λόγους επιχειρησιακής πρακτικής, ασφαλείας, και ευθύνης. Παραδείγματα: — διαδοχικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, — αμαξοστοιχίες υποκαταστατών μεταφορέων, — η διαβίβαση πληροφοριών μεταξύ διαφόρων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων
Σημείο ανταλλαγής (Interchange point)	Σημαίνει τη θέση στην οποία ο έλεγχος της αμαξοστοιχίας μεταφέρεται από μια σιδηροδρομική επιχείρηση σε άλλη σιδηροδρομική επιχείρηση Όσον αφορά την πορεία αμαξοστοιχίας, την αμαξοστοιχία την αναλαμβάνει από μία σιδηροδρομική επιχείρηση άλλη σιδηροδρομική επιχείρηση, η οποία κατέχει πλέον τον χρονοδιάδρομο για το επόμενο τμήμα του ταξιδιού
Ενδιάμεσο σημείο (Intermediate point)	Σημαίνει τη θέση η οποία καθορίζει το σημείο αφετηρίας ή τέρματος τμήματος ταξιδιού. Μπορεί να πρόκειται, π.χ. για σημείο ανταλλαγής, μεταπομπής ή χειρισμών
Διεθνής σιδηροδρομική επιβατική υπηρεσία (International rail passenger service)	Σημαίνει επιβατικό ταξίδι με σιδηρόδρομο, με διέλευση των συνόρων τουλάχιστον ενός κράτους μέλους
Διεθνές ταξίδι (International journey)	Σημαίνει επιβατικό ταξίδι κατά το οποίο ο σιδηρόδρομος διασχίζει τα σύνορα τουλάχιστον ενός κράτους μέλους
Πώληση για εξωτερικό (International sale)	Σημαίνει την πώληση σιδηροδρομικού εισιτηρίου για διεθνές ταξίδι
Στοιχείο διαλειτουργικότητας (Interoperability constituent)	Σημαίνει κάθε στοιχειώδες συστατικό στοιχείο, ομάδα συστατικών στοιχείων, υποσυγκρότημα ή πλήρες συγκρότημα τεχνικού εξοπλισμού ενσωματωμένου ή προοριζόμενου να ενσωματωθεί σε υποσύστημα από το οποίο εξαρτάται άμεσα ή έμμεσα η διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος. Η έννοια του στοιχείου καλύπτει στοιχεία υλικά όσο και άυλα, όπως το λογισμικό
ΠΔ (IP)	Σημαίνει το πρωτόκολλο διαδικτύου
Εκδότης (Issuer)	Σημαίνει επιχείρηση που πωλεί το εισιτήριο και εισπράττει πληρωμή. Μπορεί να είναι μεταφορέας και/ή διανομέας. Ο εκδότης είναι η επιχείρηση η αναφερόμενη επί του εισιτηρίου με τον κωδικό της και, ενδεχομένως, το λογότυπό της
Ταξίδι (Journey)	Σημαίνει την κίνηση επιβάτη (ή διαφόρων επιβατών που συνταξιδεύουν) από θέση Α προς θέση Β
Προγραμματιστής ταξιδιών (Journey planner)	Σημαίνει σύστημα ΤΠ ικανό να προτείνει λύσεις ταξιδιών Λύση ταξιδιού είναι σύνολο ενός ή περισσότερων εμπορικών υπηρεσιών μεταφοράς που απαντά τουλάχιστον στο ερώτημα «πώς μπορώ να μεταβώ από θέση Α προς θέση Β σε δεδομένη ημερομηνία και ώρα αναχώρησης/άφιξης;». Το ερώτημα θα μπορούσε να περιλαμβάνει περισσότερο πολύπλοκα επιπρόσθετα κριτήρια, όπως «με τον ταχύτερο τρόπο», «με τον φθηνότερο τρόπο», «χωρίς αλλαγές» κ.λπ. Ο επιβάτης μπορεί να δημιουργήσει ο ίδιος/η ίδια τις λύσεις ταξιδιού, συμβουλευόμενος/η διάφορες πηγές πληροφοριών, ή δεχόμενος/η τη λύση που μπορεί να του/της προσφερθεί από προγραμματιστή ταξιδιών
Κάτοχος (Keeper)	Σημαίνει το πρόσωπο το οποίο, ως ο ιδιοκτήτης οχήματος ή έχων το δικαίωμα χρήσης του, ασκεί την οικονομική εκμετάλλευση του οχήματος κατά τρόπο μόνιμο ως μέσου μεταφοράς και με την ιδιότητά του αυτή είναι καταχωρισμένος στο μητρώο τροχαίου υλικού
ΣΤ μηχανής (Loco ID)	Σημαίνει τον μοναδικό αριθμό ταυτοποίησης ελκτικής μονάδας
Καθιστώ διαθέσιμο (Make available)	Σημαίνει τη δημοσίευση πληροφορίας ή δεδομένου στις περιπτώσεις που μπορεί να εφαρμοστεί έλεγχος πρόσβασης
Δηλωτικό σε κατάλογο (Manifest on list)	Σημαίνει μέθοδο περάτωσης κατά την οποία ο πελάτης πραγματοποιεί την αγορά του προκαταβολικά (π.χ. στο σπίτι) και λαμβάνει μόνον επιβεβαίωση, συνήθως με κωδικό αναφοράς. Η επιχείρηση που πραγματοποιεί αυτό το είδος πώλησης διαβιβάζει στον ΟΕΕ κατάλογο όλων των επιβατών (και κωδικών αναφοράς) που είναι δεκτοί στη συγκεκριμένη αμαξοστοιχία. Ο επιβάτης απλώς δηλώνει στον ΟΕΕ την επιθυμία του/της να γίνει δεκτός/ή στην αμαξοστοιχία πριν/μετά την αναχώρηση. Ο ΟΕΕ ελέγχει κατά πόσον ο επιβάτης επιτρέπεται να επιβιβασθεί/παρამείνει στην αμαξοστοιχία



Όρος	Περιγραφή
Τιμή αγοράς (Market price)	Βλέπε Συνολική τιμή
Μεταδεδομένα (Meta-data)	Αυτός ο όρος απλώς σημαίνει δεδομένα που αφορούν δεδομένα. Περιγράφει δεδομένα, υπηρεσίες λογισμικού και άλλα συστατικά στοιχεία περιεχόμενα στα πληροφορικά συστήματα επιχειρήσεων. Στα παραδείγματα των τύπων μεταδεδομένων περιλαμβάνονται ορισμοί τυπικών δεδομένων, πληροφορίες για θέσεις και κατευθύνσεις, και διαχείριση συγχρονισμού για διανομή κατανεμημένων δεδομένων
Κοινοποιημένοι οργανισμοί (Notified bodies)	Σημαίνει τους οργανισμούς που είναι υπεύθυνοι για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας για χρήση των στοιχείων διαλειτουργικότητας, ή για την αποτίμηση της διαδικασίας «ΕΚ» επαλήθευσης των υποσυστημάτων
Αμαξοστοιχία ΕΧΚρ (NRT train)	Σημαίνει αμαξοστοιχία στην οποία ο επιβάτης μπορεί να επιβιβασθεί αν έχει αγοράσει ΕΧΚρ, σε περίπτωση πωλήσεων για εξωτερικό ή πωλήσεων στο εξωτερικό
ΕΧΚρ (NRT)	Εισιτήρια Χωρίς ενσωματωμένη Κράτηση — Είναι τρόπος πώλησης εισιτηρίων που έχουν στόχο πωλήσεις για εξωτερικό ή πωλήσεις στο εξωτερικό, όπου ο εκδότης μπορεί να παράγει το εισιτήριο τοπικά, χωρίς επιγραμμική συναλλαγή με σύστημα-διαθέτη. Τα ΕΧΚρ είναι πάντοτε ανοικτά εισιτήρια, δηλαδή η σύμβαση μεταφοράς ισχύει σε οποιαδήποτε αμαξοστοιχία ΕΧΚρ που εξυπηρετεί τη διαδρομή η οποία σημειώνεται στο εισιτήριο, εντός καθορισμένου χρονικού διαστήματος ισχύος. Για την έκδοση ΕΧΚρ ο εκδότης έχει ανάγκη από κατάλογο αφετηριών – προορισμών («σειρά») και ενός ή περισσότερων τιμοκαταλόγων που αντιστοιχούν σε πεδία τιμών αποστάσεων. Οι κρατήσεις μπορεί (σε ορισμένες περιπτώσεις πρέπει) να αγοράζονται μαζί με το εισιτήριο
Προσφορά (Offer)	Βλέπε Διαθεσιμότητα
Επίσημος ιστότοπος (Official website)	Σημαίνει τον δημόσιο ιστότοπο της εταιρείας όπου τίθενται στη διάθεση του πελάτη πληροφορίες εμπορικού χαρακτήρα. Ο ιστότοπος είναι μηχανα αναγνώσιμος με τήρηση των κατευθυντήριων γραμμών προσβασιμότητας στο περιεχόμενο του Ιστού
Μονοαπευθυντική θυρίδα (One stop shop)	Διεθνής σύμπραξη μεταξύ διαχειριστών σιδηροδρομικής υποδομής, η οποία προβλέπει ένα μοναδικό σημείο επαφής για πελάτες του σιδηροδρόμου, με σκοπό: την παραγγελία συγκεκριμένων σιδηροδρομικών χρονοδιαδρόμων σε διεθνή εμπορευματική κυκλοφορία, την παρακολούθηση των κινήσεων ολόκληρης της αμαξοστοιχίας, επίσης, γενικώς, την τιμολόγηση τελών πρόσβασης τροχιάς για λογαριασμό διαχειριστών υποδομής
Επιβάτης (Passenger)	Σημαίνει πρόσωπο που σκοπεύει να πραγματοποιήσει ή πραγματοποιεί ή έχει πραγματοποιήσει ταξίδι με χρήση των υπηρεσιών μεταφορών και των υπηρεσιών μιας ή περισσότερων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων Είναι δυνατόν να διαφέρει από τον πελάτη (βλέπε Πελάτης)
Χρονοδιάδρομος (Path)	Σημαίνει τη χωρητικότητα υποδομής την απαιτούμενη για την κίνηση αμαξοστοιχίας μεταξύ δύο θέσεων σε δεδομένο χρονικό διάστημα (πορεία καθορισμένη σε χρόνο και χώρο)
Αριθμός χρονοδιαδρόμου (Path number)	Σημαίνει τον αριθμό του καθορισμένου σιδηροδρομικού χρονοδιαδρόμου
Πληρωμή (Payment)	Σημαίνει τη μεταφορά πόρων από ένα μέρος (όπως ο πελάτης) προς άλλο (όπως ο διανομέας). Η πληρωμή συνήθως πραγματοποιείται ως αντάλλαγμα για την παροχή μεταφοράς ή υπηρεσίας
Δομώτιμος (Peer-to-Peer)	Σημαίνει κατηγορία συστημάτων και εφαρμογών που χρησιμοποιούν κατανεμημένους πόρους για την εκτέλεση κρίσιμης σημασίας λειτουργίας κατά τρόπο αποκεντρωμένο
Άτομα μειωμένης κινητικότητας (AMK) [Person with reduced mobility (PRM)]	Σημαίνει κάθε άτομο του οποίου η κινητικότητα κατά τη χρήση μεταφοράς είναι μειωμένη λόγω φυσικής αναπηρίας (αισθητηριακής ή χωροκινητικής, μόνιμης ή προσωρινής), διανοητικής αναπηρίας ή διαταραχής, ή αναπηρίας οποιασδήποτε άλλης αιτίας, ή λόγω ηλικίας, και του οποίου η κατάσταση καθιστά αναγκαία τη δέουσα προσοχή και την προσαρμογή προς τις ειδικές ανάγκες του όσον αφορά την υπηρεσία που προσφέρεται σε όλους τους επιβάτες
Αποβάθρα (Platform)	Σημαίνει τον χώρο σταθμού για την αποβίβαση από/την επιβίβαση σε αμαξοστοιχίες
Πρωτογενή δεδομένα (Primary data)	Σημαίνει τα βασικά δεδομένα, όπως δεδομένα αναφοράς εισαγόμενα σε μηνύματα ή χρησιμοποιούμενα ως βάση για σύνολο λειτουργιών και για τον υπολογισμό παράγωγων δεδομένων
AMK (PRM)	Βλέπε Άτομο μειωμένης κινητικότητας

Όρος	Περιγραφή
Προϊόν (Product)	Σημαίνει τύπο αμαξοστοιχίας με καθορισμένους τύπους υπηρεσιών (π.χ. υψηλή ταχύτητα, θέσεις αποθήκευσης ποδηλάτων, ενδιαιτήση ΑΜΚ, κλινοθέσια οχήματα και/ή κλινάμαξες, οχήματα εστιατορίου, δυνατότητα παραλαβής φαγητού σε πακέτο κ.λπ.), οι οποίες συνδυάζονται με σχετικές τιμές και μπορεί να συνδέονται με ειδικούς όρους
Δημοσιεύω (Publish)	Σημαίνει τη δημοσίευση πληροφοριών ή δεδομένων για την οποία δεν εφαρμόζεται έλεγχος πρόσβασης
Σιδηροδρομικό σύστημα (Rail system)	Σημαίνει (όπως στον όρο «διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα») τη δομή, που περιγράφεται στο παράρτημα I (οδηγία 2008/57/EK), η οποία αποτελείται από γραμμές και μόνιμες εγκαταστάσεις, του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, κατασκευασμένες ή αναβαθμισμένες για μεταφορές συμβατικού σιδηροδρόμου και συνδυασμένες σιδηροδρομικές μεταφορές, καθώς και το τροχαίο υλικό που προορίζεται να κινείται στην εν λόγω υποδομή
Σιδηροδρομική επιχείρηση (Railway undertaking)	Σημαίνει κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, η κύρια επιχειρηματική δραστηριότητα της οποίας είναι η παροχή υπηρεσιών για τη μεταφορά εμπορευμάτων και/ή επιβατών σιδηροδρομικώς, με την απαίτηση ότι η επιχείρηση πρέπει να εξασφαλίζει την έλξη. Η υπόψη έννοια καλύπτει επίσης επιχειρήσεις οι οποίες παρέχουν μόνο έλξη
Κανονικές διαδικασίες έναντι βραχυπρόθεσμων διαδικασιών (Regular vs. Short Term processes)	Κανονική διαδικασία σημαίνει διαδικασία που εκτελείται εντός χρονικού διαστήματος όχι μικρότερου από επτά ημέρες Βραχυπρόθεσμη διαδικασία σημαίνει διαδικασία η οποία εκτελείται εντός χρονικού διαστήματος μικρότερου από επτά ημέρες
Σημείο υποβολής αναφοράς (Reporting point)	Σημαίνει είτε σημεία διέλευσης χρησιμοποιούμενα από διαχειριστή υποδομής για την παροχή (μόνο) πληροφοριών σχετικών με την πορεία αμαξοστοιχίας είτε σημεία όπου παράγονται προγνώσεις
Αποθετήριο (Repository)	Σημαίνει αποθήκη δεδομένων παρόμοια με βάση δεδομένων και λεξικό δεδομένων. Ωστόσο, συνήθως περιλαμβάνει εκτεταμένο περιβάλλον συστήματος διαχείρισης πληροφοριών. Πρέπει να περιέχει όχι μόνο περιγραφές δομών δεδομένων (π.χ. ενότητες και στοιχεία), αλλά και μεταδεδομένα που ενδιαφέρουν την επιχείρηση, οθόνες δεδομένων, εκθέσεις, προγράμματα και συστήματα
Κράτηση (Reservation)	Σημαίνει έγκριση σε χαρτί ή υπό ηλεκτρονική μορφή, η οποία παρέχει δικαίωμα σε υπηρεσία (μεταφορά ή βοήθεια), με την προϋπόθεση προηγούμενου επιβεβαιωμένου προσωποποιημένου διακανονισμού μεταφοράς
Σύστημα κράτησης (Reservation system)	Σημαίνει μηχανογραφικό σύστημα χρησιμοποιούμενο για την αποθήκευση και την ανάκτηση πληροφοριών και για την πραγματοποίηση συναλλαγών σχετιζόμενων με ταξίδι. Κάθε σύστημα κράτησης είναι ικανό να τηρεί σωστά ευρετήριο σε πραγματικό χρόνο, και είναι προσπελάσιμο σε πράκτορες/πωλητές λιανικής σε ολόκληρο τον κόσμο
Πωλητής λιανικής (Retailer)	Σημαίνει πρόσωπο ή επιχείρηση που πωλεί σε πελάτη εισιτήριο για σιδηροδρομική υπηρεσία χωρίς κράτηση ή με κράτηση. Ο πωλητής λιανικής μπορεί να είναι σιδηροδρομική επιχείρηση (πράκτορας) ή διαπιστευμένος ταξιδιωτικός πράκτορας
Διαδρομή (Route)	Σημαίνει τη γεωγραφική γραμμή που ακολουθείται από σημείο αφετηρίας μέχρι σημείο προορισμού
Τμήμα διαδρομής (Route section)	Σημαίνει μέρος διαδρομής
ΣΕ (RU)	Βλέπε Σιδηροδρομική επιχείρηση
Πώληση (Selling)	Βλέπε Προπώληση
Υπηρεσία (Service)	Βλέπε Υπηρεσία μεταφοράς
Παροχέας υπηρεσίας (Service provider)	Σημαίνει την οντότητα που είναι υπεύθυνη για την παροχή όλων των υπηρεσιών των συνδεδεμένων με τη μεταφορά επιβατών
Πρέπει (Shall)	Σημαίνει ότι το οριζόμενο αποτελεί απόλυτη απαίτηση της προδιαγραφής
Βραχυπρόθεσμες διαδικασίες (Short Term processes)	Βλέπε Κανονικές διαδικασίες έναντι βραχυπρόθεσμων διαδικασιών

Όρος	Περιγραφή
Επείγον αίτημα για χρονοδιάδρομο (Short notice path request)	Σημαίνει το μεμονωμένο αίτημα για χρονοδιάδρομο σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 23 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ, λόγω πρόσθετης ζήτησης μεταφοράς ή λόγω επιχειρησιακών αναγκών
ΔΓΕ (SQL)	Σημαίνει Δομημένη Γλώσσα Ερωτημάτων Γλώσσα που εκπονήθηκε από την IBM, τυποποιήθηκε από ANSI και ISO, και χρησιμοποιείται για την παραγωγή, τη διαχείριση και την ανάκτηση δεδομένων σε σχεσιακές βάσεις δεδομένων
Συμφεροντούχοι (Stakeholders)	Σημαίνει κάθε πρόσωπο ή οργανισμό με εύλογο συμφέρον στην παράδοση σιδηροδρομικών υπηρεσιών, δηλαδή: <ul style="list-style-type: none"> <li>— Σιδηροδρομική επιχείρηση,</li> <li>— Παροχέας μηχανών,</li> <li>— Παροχέας επιβαταμαξών,</li> <li>— Παροχέας μηχανοδηγών/πληρωμάτων αμαξοστοιχίας,</li> <li>— Διαχειριστής υποδομής (ΔΥ),</li> <li>— Διαχειριστής στόλου,</li> <li>— Επιχείρηση πορθμείων,</li> <li>— Εργαζόμενος,</li> <li>— Πωλητής εισιτηρίων,</li> <li>— Επιβάτης.</li> </ul>
Σταθμός (Station)	Σημαίνει σιδηροδρομικό χώρο όπου κάθε επιβατική αμαξοστοιχία μπορεί να ξεκινά, να πραγματοποιεί στάση ή να τερματίζει
Διαχειριστής σταθμού (Station manager)	Σημαίνει οργανωτική οντότητα σε κράτος μέλος, η οποία έχει καταστεί υπεύθυνη για τη διαχείριση σιδηροδρομικού σταθμού και η οποία μπορεί να είναι ο διαχειριστής υποδομής
Υποκαταστάτης μεταφορέας (Substitute carrier)	Σημαίνει σιδηροδρομική επιχείρηση η οποία δεν έχει συνάψει σύμβαση μεταφοράς με τον επιβάτη, αλλά στην οποία η σιδηροδρομική επιχείρηση η οποία συμμετέχει στη σύμβαση έχει αναθέσει, εξ ολοκλήρου ή εν μέρει, την εκτέλεση της μεταφοράς σιδηροδρομικώς
Τιμολόγιο (Tariff)	Σημαίνει συγκεκριμένο σύνολο ναύλων διαθέσιμο για δεδομένη αμαξοστοιχία, για δεδομένη ημέρα, σε δεδομένο σκέλος προέλευσης – προορισμού του ταξιδιού. Τα τιμολόγια μπορεί να ομαδοποιούνται σε διάφορες κατηγορίες (όπως ναύλοι για το κοινό, ομαδικοί ναύλοι κ.λπ.)
OEE (TCO)	Σημαίνει Οργανισμός Ελέγχου Εισιτηρίων. Πρόκειται για οργανισμό που έχει την εξουσία να πραγματοποιεί επιθεωρήσεις για εισιτήρια επιβατών. Ως επί το πλείστον, πρόκειται για μεταφορέα. Εάν είναι αναγκαίο, ο OEE χορηγεί στους διανομείς πιστοποιητικά ασφαλείας σχετικά με το Διεθνές Σιδηροδρομικό Εισιτήριο προς Εκτύπωση στο Σπίτι (IRTHP — International Rail Ticket for Home Printing)
Τεχνικό έγγραφο (Technical Document)	Σημαίνει κάθε τεχνικό έγγραφο που έχει δημοσιευθεί από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 παράγραφος 8 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ
Τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας (Technical Specification for Interoperability)	Σημαίνει προδιαγραφή που έχει εκδοθεί σύμφωνα με την οδηγία 2008/57/ΕΚ, με την οποία καλύπτεται κάθε υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος, ώστε να πληρούνται οι βασικές απαιτήσεις και να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος
ΕΩΑΑ (TETA)	Βλέπε Εκτιμώμενη Ώρα Άφιξης Αμαξοστοιχίας
Τρίτος (Third party)	Σημαίνει κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, η οποία δεν είναι σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής και παρέχει υπηρεσίες συμπληρωματικές ή συνδεδεμένες με τις υπηρεσίες/υπηρεσίες μεταφοράς
Ενιαίο εισιτήριο (Through ticket)	Σημαίνει εισιτήριο ή εισιτήρια που αντιπροσωπεύουν σύμβαση μεταφοράς για διαδοχικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες εκτελούμενες από μια ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις
Εισιτήριο (Ticket)	Σημαίνει υλική ή άυλη καταχώρηση που παρέχει σε επιβάτη το δικαίωμα συμβατικής χρήσης μιας ή περισσότερων εμπορικών υπηρεσιών μεταφοράς προσφερόμενων από μια ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις
Εισιτήριο κατά την αναχώρηση (Ticket On departure)	Σημαίνει μέθοδο περάτωσης κατά την οποία ο πελάτης πραγματοποιεί την αγορά του εκ των προτέρων (π.χ. στο σπίτι) και παραλαμβάνει το εισιτήριο στον σιδηροδρομικό σταθμό, σε εκδοτήριο εισιτηρίων ή σε μηχανήμα πώλησης εισιτηρίων

Όρος	Περιγραφή
Πωλητής εισιτηρίων (Ticket vendor)	Σημαίνει κάθε πωλητή λιανικής υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών ο οποίος συνάπτει συμβάσεις μεταφοράς και πωλεί εισιτήρια για λογαριασμό σιδηροδρομικής επιχείρησης ή για ίδιο λογαριασμό
Πίνακας δρομολογίων (Timetable)	Σημαίνει τον κατάλογο εμπορικών υπηρεσιών μεταφορών προσφερόμενων από σιδηροδρομική επιχείρηση εντός δεδομένου χρονικού διαστήματος
EKA (TOD)	Βλέπε Εισιτήριο κατά την αναχώρηση
Διοργανωτής ταξιδιών (Tour Operator)	Σημαίνει διοργανωτή ή πωλητή λιανικής, άλλον από σιδηροδρομική επιχείρηση, υπό την έννοια του άρθρου 2 σημεία 2 και 3 της οδηγίας 90/314/ΕΟΚ
Εκτιμώμενη ώρα άφιξης αμαξοστοιχίας (Train Estimated time of Arrival)	Σημαίνει την εκτιμώμενη ώρα άφιξης της αμαξοστοιχίας σε συγκεκριμένο σημείο, δηλαδή σημείο μεταπομπής, σημείο ανταλλαγής, προορισμό αμαξοστοιχίας
Χρονοδιάδρομος αμαξοστοιχίας (Train path)	Σημαίνει τη διαδρομή αμαξοστοιχίας καθοριζόμενη χρονικά και χωρικά
Διακοπή πορείας αμαξοστοιχίας (Train running interrupted)	Σημαίνει ότι η συνέχεια για την αμαξοστοιχία δεν είναι γνωστή με βάση τοπικές περιστάσεις σε δεδομένο χρόνο και κατά τη γνώμη των εμπλεκόμενων μερών. Εάν η καθυστέρηση είναι γνωστή, ο διαχειριστής υποδομής αποστέλλει μήνυμα πρόγνωσης πορείας αμαξοστοιχίας
Διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο (Trans-European rail network)	Σημαίνει το σιδηροδρομικό δίκτυο όπως περιγράφεται στο παράρτημα 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ
Σύμβαση μεταφοράς (Transport contract)	Σημαίνει σύμβαση μεταφοράς έναντι αμοιβής ή δωρεάν μεταξύ σιδηροδρομικής επιχείρησης ή πωλητή εισιτηρίων και του επιβάτη για την παροχή μιας ή περισσότερων υπηρεσιών μεταφοράς
Τρόπος μεταφοράς (Transport mode)	Σημαίνει γένειο τύπο οχήματος ικανού να μεταφέρει επιβάτες (αμαξοστοιχία, αεροπλάνο, λεωφορείο κ.λπ.)
Υπηρεσία μεταφοράς (Transport service)	Σημαίνει εμπορική υπηρεσία μεταφοράς ή υπηρεσία μεταφοράς στο πλαίσιο σύμβασης για δημόσια υπηρεσία, η οποία συνδέει δύο ή περισσότερες θέσεις, προσφερόμενη από σιδηροδρομική επιχείρηση σύμφωνα με δημοσιευμένο πίνακα δρομολογίων. Κάθε υπηρεσία μεταφοράς κανονικά εκτελείται με συγκεκριμένο τρόπο μεταφοράς
Παροχέας υπηρεσιών μεταφοράς (Transport service provider)	Σημαίνει κάθε ιδιωτική ή δημόσια επιχείρηση που έχει άδεια να μεταφέρει ανθρώπους σε εσωτερικές ή διεθνείς επιβατικές μεταφορές. Ο «παροχέας υπηρεσιών μεταφοράς» δέχεται έγγραφα ταξιδιού που έχουν εκδοθεί από τα διαπιστευμένα σημεία πώλησης των διανομένων του. Παίζει τον ρόλο του αντισυμβαλλόμενου μεταφορέα με τον οποίο ο επιβάτης έχει συνάψει σύμβαση μεταφοράς. Η εκτέλεση της υπηρεσίας μεταφοράς είναι δυνατόν να ανατεθεί, εν μέρει ή εξ ολοκλήρου, σε υποκαταστάτη μεταφορέα
ΤΠΔ (TSI)	Βλέπε Τεχνική Προδιαγραφή Διαλειτουργικότητας
XML (XML)	Σημαίνει τη γλώσσα επεκτάσιμης σήμανσης
XQL	Σημαίνει τη γλώσσα επεκτάσιμης αναζήτησης

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΝΟΙΚΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 παράγραφος 6 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, προσδιορίζονται τα ακόλουθα ανοικτά σημεία:

Ενότητα	Ανοικτά σημεία
4.2.2.1.	Τεχνικό έγγραφο με αντικείμενο με τη διαδικασία και τις πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της σχετικά με τιμολογιακά δεδομένα που αφορούν πωλήσεις για το εσωτερικό
4.2.10.	Πρότυπο με αντικείμενο τον χειρισμό στοιχείων ασφαλείας για τη διανομή προϊόντων
4.2.11.2	Πρότυπο με αντικείμενο ευρωπαϊκό «Εισιτήριο κατά την αναχώρηση» και για ευρωπαϊκό «Δηλωτικό σε κατάλογο»
4.2.11.3	Τεχνικό έγγραφο ή πρότυπο με αντικείμενο μεθόδους άμεσης περάτωσης συνδεδεμένες με το εισιτήριο και/ή την κράτηση, καθώς και με το είδος υποστρώματος, όσον αφορά πωλήσεις για το εσωτερικό
4.2.11.4	Τεχνικό έγγραφο ή πρότυπο με αντικείμενο μεθόδους έμμεσης περάτωσης συνδεδεμένες με το εισιτήριο και/ή την κράτηση, καθώς και με το είδος υποστρώματος, όσον αφορά πωλήσεις για το εσωτερικό
4.2.22	Πρότυπο με αντικείμενο την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικών με ναύλους στο πλαίσιο ανταπόκρισης με άλλους τρόπους μεταφοράς

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΟΠΟΥ ΓΙΝΕΤΑΙ ΠΑΡΑΠΟΜΠΗ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΤΠΔ

Στοιχεία	Τίτλος
B.1. (V1.1)	Μηχανογραφική παραγωγή και ανταλλαγή τιμολογιακών δεδομένων με στόχο πωλήσεις για εξωτερικό ή πωλήσεις στο εξωτερικό — Εισιτήρια ΕΧΚρ (Computer generation and exchange of tariff data meant for international or foreign sales — NRT tickets)
B.2. (V1.1)	Μηχανογραφική παραγωγή και ανταλλαγή τιμολογιακών δεδομένων με στόχο πωλήσεις για εξωτερικό ή πωλήσεις στο εξωτερικό — Εισιτήρια ενσωματωμένης κράτησης (ΕΕΚρ) [Computer generation and exchange of tariff data meant for international and foreign sales — Integrated Reservation Tickets (IRT)]
B.3. (V1.1)	Μηχανογραφική παραγωγή και ανταλλαγή τιμολογιακών δεδομένων με στόχο πωλήσεις για εξωτερικό ή πωλήσεις στο εξωτερικό — Ειδικές προσφορές (Computer generation and exchange of data meant for international or foreign sales — Special offers)
B.4. (V1.1)	Οδηγός εφαρμογής για μηνύματα EDIFACT που καλύπτουν την ανταλλαγή δεδομένων πίνακα δρομολογίων (Implementation guide for EDIFACT messages covering timetable data exchange)
B.5. (V1.1)	Ηλεκτρονική κράτηση θέσεων/διαμερισμάτων και ηλεκτρονική παραγωγή εγγράφων ταξιδιού — Ανταλλαγή μηνυμάτων (Electronic reservation of seats/berths and electronic production of travel documents — Exchange of messages)
B.6. (V1.1)	Ηλεκτρονική κράτηση θέσεων/διαμερισμάτων και ηλεκτρονική παραγωγή εγγράφων ταξιδιού (Πρότυπα RCT2) (Electronic seat/berth reservation and electronic production of transport documents (RCT2 standards))
B.7. (V1.1)	Διεθνές σιδηροδρομικό εισιτήριο για εκτύπωση στο σπίτι (International Rail ticket for Home Printing)
B.8. (V1.1)	Τυποποιημένη ψηφιακή κωδίκευση για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαχειριστές υποδομής και άλλες επιχειρήσεις που εμπλέκονται στις αλυσίδες σιδηροδρομικών μεταφορών (Standard numerical coding for railway undertakings, infrastructure managers and other companies involved in rail-transport chains)
B.9. (V1.1)	Τυποποιημένη ψηφιακή κωδίκευση θέσεων (Standard numerical coding of locations)
B.10 (V1.1)	Ηλεκτρονική κράτηση παροχής βοήθειας σε άτομα μειωμένης κινητικότητας — Ανταλλαγή μηνυμάτων (Electronic reservation of assistance for persons with reduced mobility — Exchange of messages)
B.30. (V1.1)	Διάγραμμα-κατάλογος μηνυμάτων/συνόλων δεδομένων αναγκαιών για την επικοινωνία ΣΕ/ΔΥ στο πλαίσιο της ΤΠΔ ΕπΤΕ (Schema — messages/datasets catalogue needed for the RU/IM communication of TAP TSI)

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΙΜΟΛΟΓΙΩΝ ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΌ Η ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ

## Γ.1. Τιμολόγια ΕΧΚρ

Το βασικό περιεχόμενο δεδομένων τιμολόγιου ΕΧΚρ πρέπει να είναι:

- Σειρά,
- Προϊόντα,
- Υπηρεσίες,
- Κωδικοί μεταφορέων,
- Πίνακες ναύλων,
- Κατάλογος σταθμών.

Τα τιμολόγια ΕΧΚρ πρέπει να δημοσιεύονται εκ των προτέρων και τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από την έναρξη ισχύος τους

## Γ.2. Τιμολόγια ΕΕΚρ

Το βασικό περιεχόμενο δεδομένων τιμολόγιου ΕΕΚρ πρέπει να είναι:

- Τιμολόγια,
- Πεδία τιμών τιμολογίων,
- Κάρτες χρησιμοποιούμενες με τιμές αγοράς,
- Τύποι εξαιρέσεων,
- Όροι πώλησης,
- Όροι μετά την πώληση,
- Κατάλογοι ναύλων,
- Κατάλογος σταθμών/ζωνών.

Τα τιμολόγια ΕΕΚρ πρέπει να δημοσιεύονται εκ των προτέρων σύμφωνα με τους όρους πώλησής τους.

## Γ.3. Ειδικά τιμολόγια

Το βασικό περιεχόμενο των ειδικών τιμολογίων πρέπει να είναι:

- Η προσφορά και οι όροι της,
- Ναύλοι,
- Συμπληρώματα,
- Άδειες,
- Πλήθος επιβατών/επιβατών συνοδείας και κατηγορίες τους,
- Τύποι εκπτώσεων,
- Τύποι εξαιρέσεων,
- Όροι πωλήσεων,
- Όροι μετά την πώληση,



- Τέλη κράτησης,
- Σειρά,
- Αμαξοστοιχίες, περιλαμβανόμενων των κατηγοριών και των ευκολιών που προσφέρουν.

Τα ειδικά τιμολόγια πρέπει να δημοσιεύονται εκ των προτέρων σύμφωνα με τους όρους πώλησης.

---

## ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 455/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 11ης Μαΐου 2011

σχετικά με τον καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον προσδιορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2007, για τη θέσπιση κοινής οργάνωσης των γεωργικών αγορών και ειδικών διατάξεων για ορισμένα γεωργικά προϊόντα (ενιαίος κανονισμός ΚΟΑ) <sup>(1)</sup>,Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1580/2007 της Επιτροπής, της 21ης Δεκεμβρίου 2007, για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2200/96, (ΕΚ) αριθ. 2201/96 και (ΕΚ) αριθ. 1182/2007 του Συμβουλίου στον τομέα των οπωροκηπευτικών <sup>(2)</sup>, και ιδίως το άρθρο 138 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1580/2007 προβλέπει, κατ' εφαρμογή των αποτελεσμάτων των πολυμερών εμπορικών διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ουρουγουάης, τα κριτήρια για τον καθορισμό από την Επιτροπή των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή από τρίτες χώρες, για τα προϊόντα και τις περιόδους που ορίζονται στο παράρτημα XV μέρος Α, του εν λόγω κανονισμού,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1*

Οι κατ' αποκοπή τιμές κατά την εισαγωγή που αναφέρονται στο άρθρο 138 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1580/2007 καθορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

*Άρθρο 2*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 12 Μαΐου 2011.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 11 Μαΐου 2011.

Για την Επιτροπή,  
εξ ονόματος του Προέδρου,  
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ  
Γενικός Διευθυντής Γεωργίας και  
Αγροτικής Ανάπτυξης

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 299 της 16.11.2007, σ. 1.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 350 της 31.12.2007, σ. 1.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Κατ' αποκοπή τιμές κατά την εισαγωγή για τον προσδιορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών

(EUR/100 kg)

Κωδικός ΣΟ	Κωδικός των τρίτων χωρών <sup>(1)</sup>	Κατ' αποκοπή τιμή κατά την εισαγωγή
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	

<sup>(1)</sup> Ονοματολογία των χωρών που ορίζεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1833/2006 της Επιτροπής (ΕΕ L 354 της 14.12.2006, σ. 19). Ο κωδικός «ZZ» αντιπροσωπεύει «άλλες χώρες καταγωγής».

## ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 456/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 11ης Μαΐου 2011

σχετικά με την τροποποίηση των αντιπροσωπευτικών τιμών και των ποσών των πρόσθετων εισαγωγικών δασμών για ορισμένα προϊόντα του τομέα της ζάχαρης, που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 867/2010 για την περίοδο 2010/11

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2007, για τη θέσπιση κοινής οργάνωσης των γεωργικών αγορών και ειδικών διατάξεων για ορισμένα γεωργικά προϊόντα (Ενιαίος κανονισμός ΚΟΑ) <sup>(1)</sup>,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 951/2006 της Επιτροπής, της 30ής Ιουνίου 2006, για καθορισμό λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 318/2006 του Συμβουλίου όσον αφορά τις συναλλαγές με τρίτες χώρες στον τομέα της ζάχαρης <sup>(2)</sup>, και ιδίως το άρθρο 36 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο δεύτερη φράση,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Οι αντιπροσωπευτικές τιμές και τα ποσά των πρόσθετων δασμών που εφαρμόζονται κατά την εισαγωγή λευκής ζάχα-

ρης, ακατέργαστης ζάχαρης και ορισμένων σιροπιών για την περίοδο 2010/11 καθορίστηκαν στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 867/2010 της Επιτροπής <sup>(3)</sup>. Οι εν λόγω τιμές και δασμοί τροποποιήθηκαν τελευταία με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 438/2011 της Επιτροπής <sup>(4)</sup>.

(2) Τα στοιχεία που έχει στη διάθεσή της, επί του παρόντος, η Επιτροπή οδηγούν στην τροποποίηση των εν λόγω ποσών, σύμφωνα με τους κανόνες και τις λεπτομέρειες που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 951/2006,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1*

Οι αντιπροσωπευτικές τιμές και οι πρόσθετοι δασμοί που εφαρμόζονται κατά την εισαγωγή των προϊόντων τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 36 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 951/2006, που καθορίστηκαν στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 867/2010 για την περίοδο 2010/11, τροποποιούνται και αναγράφονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

*Άρθρο 2*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 12 Μαΐου 2011.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 11 Μαΐου 2011.

Για την Επιτροπή,  
εξ ονόματος του Προέδρου,  
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ  
Γενικός Διευθυντής Γεωργίας και  
Αγροτικής Ανάπτυξης

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 299 της 16.11.2007, σ. 1.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 178 της 1.7.2006, σ. 24.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 259 της 1.10.2010, σ. 3.

<sup>(4)</sup> ΕΕ L 118 της 6.5.2011, σ. 6.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Αντιπροσωπευτικές τιμές και πρόσθετοι εισαγωγικοί δασμοί για τη λευκή ζάχαρη, την ακατέργαστη ζάχαρη και τα προϊόντα του κωδικού ΣΟ 1702 90 95 που εφαρμόζονται από τη 12η Μαΐου 2011

(EUR)

Κωδικός ΣΟ	Ποσό της αντιπροσωπευτικής τιμής για 100 kg καθαρού βάρους του εν λόγω προϊόντος	Ποσό του πρόσθετου δασμού για 100 kg καθαρού βάρους του εν λόγω προϊόντος
1701 11 10 <sup>(1)</sup>	43,09	0,00
1701 11 90 <sup>(1)</sup>	43,09	1,98
1701 12 10 <sup>(1)</sup>	43,09	0,00
1701 12 90 <sup>(1)</sup>	43,09	1,68
1701 91 00 <sup>(2)</sup>	42,65	4,67
1701 99 10 <sup>(2)</sup>	42,65	1,54
1701 99 90 <sup>(2)</sup>	42,65	1,54
1702 90 95 <sup>(3)</sup>	0,43	0,26

<sup>(1)</sup> Καθορισμός για τον ποιοτικό τύπο όπως ορίζεται στο παράρτημα IV σημείο III του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1234/2007.

<sup>(2)</sup> Καθορισμός για τον ποιοτικό τύπο όπως ορίζεται στο παράρτημα IV σημείο II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1234/2007.

<sup>(3)</sup> Καθορισμός ανά 1 % περιεκτικότητας σε σακχαρόζη.

## IV

(Πράξεις θεσπισθείσες πριν από την 1η Δεκεμβρίου 2009, δυνάμει της συνθήκης ΕΚ, της συνθήκης ΕΕ και της συνθήκης Ευρατόμ)

## ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΟΠΤΕΥΟΥΣΑΣ ΑΡΧΗΣ ΤΗΣ ΕΖΕΣ

αριθ. 343/09/COL

της 23ης Ιουλίου 2009

σχετικά με τις συναλλαγές επί ακινήτων τις οποίες συνήψε ο Δήμος Time για τα ακίνητα υπ' αριθ. 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70, 2/32

(Νορβηγία)

Η ΕΠΟΠΤΕΥΟΥΣΑ ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΕΖΕΣ <sup>(1)</sup>,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο <sup>(2)</sup>, και ιδίως τα άρθρα 61, 62 και 63 και το πρωτόκολλο 26,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία μεταξύ των κρατών ΕΖΕΣ για την ίδρυση Εποπτεύουσας Αρχής και Δικαστηρίου <sup>(3)</sup>, και ιδίως το άρθρο 24,

Έχοντας υπόψη το άρθρο 1 παράγραφος 3 του μέρους I, το άρθρο 4 παράγραφος 4 και το άρθρο 7 παράγραφος 2 του μέρους II του πρωτοκόλλου 3 της συμφωνίας περί Εποπτείας και Δικαστηρίου <sup>(4)</sup>,

Έχοντας υπόψη τις κατευθυντήριες γραμμές της Αρχής για την εφαρμογή και την ερμηνεία των άρθρων 61 και 62 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ <sup>(5)</sup>, και ιδίως το κεφάλαιο σχετικά με τα στοιχεία κρατικής ενίσχυσης στις πωλήσεις γης και κτιρίων από δημόσιες αρχές,

Έχοντας υπόψη την απόφαση της Αρχής της 14ης Ιουλίου 2004 για τις διατάξεις εφαρμογής που αναφέρονται σύμφωνα με το άρθρο 27 στο μέρος II του πρωτοκόλλου 3 <sup>(6)</sup>,

<sup>(1)</sup> Στο εξής «Αρχή».

<sup>(2)</sup> Στο εξής «συμφωνία για τον ΕΟΧ».

<sup>(3)</sup> Στο εξής «συμφωνία περί Εποπτείας και Δικαστηρίου».

<sup>(4)</sup> Στο εξής «πρωτόκολλο 3».

<sup>(5)</sup> Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή και την ερμηνεία των άρθρων 61 και 62 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ και του άρθρου 1 του πρωτοκόλλου 3 της συμφωνίας περί Εποπτείας και Δικαστηρίου, που εγκρίθηκε και εκδόθηκε από την Αρχή στις 19 Ιανουαρίου 1994 (ΕΕ L 231 της 3.9.1994, σ. 1 και Συμπλήρωμα ΕΟΧ αριθ. 32 της 3.9.1994, σ. 1). Οι κατευθυντήριες γραμμές τροποποιήθηκαν τελευταία στις 10 Ιουνίου 2009. Στη συνέχεια αποκαλούνται «Κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις». Η επικαιροποιημένη έκδοση των κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις δημοσιεύεται στο διαδικτυακό τόπο της Εποπτεύουσας Αρχής: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>

<sup>(6)</sup> 6) Απόφαση αριθ. 195/04/COL της 14ης Ιουλίου 2004 (ΕΕ L 139 της 25.5.2006, σ. 37 και Συμπλήρωμα ΕΟΧ αριθ. 26 της 25.5.2006, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση αριθ. 319/05/COL της 14ης Δεκεμβρίου 2005 (ΕΕ L 113 της 27.4.2006, σ. 24 και Συμπλήρωμα ΕΟΧ αριθ. 21 της 27.4.2006, σ. 46). Η ενοποιημένη έκδοση της απόφασης αριθ. 195/04/COL διατίθεται στο διαδικτυακό τόπο της Εποπτεύουσας Αρχής: <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους βάσει αυτών των διατάξεων <sup>(7)</sup> και αφού έλαβε υπόψη τις παρατηρήσεις τους,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

## I. ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

## 1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Στις 3 Μαρτίου 2007, η Αρχή έλαβε καταγγελία από μια ένωση με την επωνυμία Aksjonsgruppa «Ta vare på trivelige Bryne» σχετικά με τις πωλήσεις των ακινήτων υπ' αριθ. 1/152, 1/301, 1/630, 4/165 στον Δήμο Time από τις δημοτικές αρχές σε δύο διαφορετικούς ιδιωτικούς φορείς και με την πώληση από το ποδοσφαιρικό σωματείο Bryne σε ιδιώτη επενδυτή του ακινήτου υπ' αριθ. 2/70 (στάδιο Bryne που περιλαμβάνει και το ακίνητο υπ' αριθ. 2/32) το οποίο είχε παραχωρηθεί παλαιότερα από τον Δήμο στο σωματείο (αριθ. αναφοράς: 414270). Με επιστολή της 9ης Μαΐου 2007, ο ιδιώτης επενδυτής κ. Gunnar Oma υπέβαλε καταγγελία στην Αρχή σχετικά με την πώληση από τον Δήμο ενός εκ των προαναφερόμενων ακινήτων, του υπ' αριθ. 4/165.

Μετά από ανταλλαγή επιστολών και πληροφοριών με τις νορβηγικές αρχές <sup>(8)</sup>, στις 19 Δεκεμβρίου 2007 η Αρχή αποφάσισε να κινηθεί επίσημη διαδικασία έρευνας για την πώληση των προαναφερόμενων οικοπέδων. Η απόφαση αριθ. 717/07/COL της Αρχής σχετικά με την έναρξη της διαδικασίας δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και στο συμπλήρωμα ΕΖΕΣ <sup>(9)</sup>.

Οι νορβηγικές αρχές υπέβαλαν παρατηρήσεις για την απόφαση έναρξης της διαδικασίας με επιστολή της 21ης Φεβρουαρίου 2008 (αριθ. αναφοράς 466024). Η Αρχή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα

<sup>(7)</sup> ΕΕ C 138 της 5.6.2008, σ. 30 και Συμπλήρωμα ΕΟΧ αριθ. 31 της 5.6.2008, σ. 1.

<sup>(8)</sup> Βλέπε αναλυτικότερα για την ανταλλαγή επιστολών την απόφαση της Αρχής υπ' αριθ. 717/07/COL που δημοσιεύθηκε στο διαδικτυακό τόπο της Αρχής: [http://www.eftasurv.int/fieldsowork/fieldstateaid/stateaidregistry/sadecnor07/717\\_07\\_col.pdf](http://www.eftasurv.int/fieldsowork/fieldstateaid/stateaidregistry/sadecnor07/717_07_col.pdf).

<sup>(9)</sup> Βλέπε υποσημείωση 7.

μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους και έλαβε τις παρατηρήσεις δύο ενδιαφερομένων μερών<sup>(10)</sup>. Με επιστολή της 24ης Ιουλίου 2008 (αριθ. αναφοράς 485974), η Αρχή τις διαβίβασε στις νορβηγικές αρχές. Με επιστολή της 13ης Αυγούστου 2008 (αριθ. αναφοράς 488289), οι νορβηγικές αρχές κοινοποίησαν στην Αρχή ότι δεν επρόκειτο να υποβάλουν περαιτέρω παρατηρήσεις.

## 2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΥΠΟ ΕΞΕΤΑΣΗ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ

### 2.1. Η ΠΩΛΗΣΗ ΤΩΝ ΑΚΙΝΗΤΩΝ 1/152, 1/301 ΚΑΙ 1/630 ΣΤΗΝ GRUNNSTEINEN AS

Με σύμβαση πώλησης της 25ης Αυγούστου 2007<sup>(11)</sup>, ο Δήμος Time πούλησε τα ακίνητα υπ' αριθ. 1/152 (1 312 τετραγωνικών μέτρων), 1/301 (741 μ<sup>2</sup>) και 1/630 (1 167 μ<sup>2</sup>) που βρίσκονται στο κέντρο της Bryne, πρωτεύουσας του Δήμου Time, στην ιδιωτική κατασκευαστική εταιρεία Grunnsteinen AS. Σύμφωνα με τις δοθείσες εξηγήσεις, την πρωτοβουλία για τη σύμβαση ανέλαβε ο αγοραστής και δεν διοργανώθηκε δημόσιος διαγωνισμός πριν από την πώληση<sup>(12)</sup>. Η Grunnsteinen δεν κατέβαλε κανένα τίμημα για τα ακίνητα, αλλά ανέλαβε τη δέσμευση να κατασκευάσει συνολικά 65 θέσεις στάθμευσης αντί της συνήθους καταβολής χρηματικού ποσού για τα ακίνητα<sup>(13)</sup>. Η ρήτρα 7 της σύμβασης Grunnsteinen προέβλεπε ότι οι τίτλοι ιδιοκτησίας θα μεταβιβάζονταν μόνον μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής των χώρων στάθμευσης, το αργότερο μέχρι τα τέλη του 2008. Επιπλέον, η ρήτρα 1 όριζε ότι ο υπόγειος σταθμός στάθμευσης αυτοκινήτων θα εγγραφόταν ως χωριστός τίτλος στο κτηματολόγιο όταν θα διαβιβαζόταν και πάλι στον Δήμο Time.

Η ρήτρα 1 της σύμβασης<sup>(14)</sup> αναφέρει ότι, όταν συνάφθηκε η σύμβαση, τα ακίνητα ήταν χαρακτηρισμένα ως ζώνες κατοικίας και δημόσιες οδοί/χώροι στάθμευσης.

Σύμφωνα με τη ρήτρα 1 της σύμβασης, η Grunnsteinen AS ανέλαβε τη δέσμευση να κατασκευάσει υπόγειες θέσεις στάθμευσης στο ακίνητο υπ' αριθ. 1/152, εκ των οποίων οι 65 θα μεταβιβάζονταν στον Δήμο Time μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής (ρήτρες 1 και 5 της σύμβασης). Σύμφωνα με τη δημοτική αρχή, το τίμημα για το ακίνητο υπ' αριθ. 1/152 συνίστατο στη διάθεση 44 θέσεων στάθμευσης στον υπόγειο σταθμό. Όσον αφορά τα ακίνητα υπ' αριθ. 1/301 και 1/630, ο δήμος είχε αναθέσει την αποτίμηση της αξίας ενός εκ των ακινήτων, του υπ' αριθ. 1/630, η οποία, όπως ισχυρίζεται η δημοτική αρχή, αξιολογήθηκε από την Eienomsmeidler 1. Η αποτίμηση της αξίας του ακινήτου 1/630, βάσει της οποίας η αγοραία αξία ήταν 600 νορβηγικές κορώνες (NOK) ανά τετραγωνικό μέτρο, υποβλήθηκε στην Αρχή πριν κινηθεί

η επίσημη διαδικασία έρευνας<sup>(15)</sup>. Απαντώντας στις αιτήσεις της Αρχής, οι νορβηγικές αρχές, αρχικά υπέβαλαν υπολογισμούς της κατασκευαστικής εταιρείας Skanska Norge AS, βάσει των οποίων η τιμή μιας θέσης στάθμευσης σε υπόγειο χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων ανερχόταν περίπου σε 150 000 NOK, χωρίς ΦΠΑ και έξοδα αγοράς/μίσθωσης του γηπέδου<sup>(16)</sup>. Βάσει αυτών των εκτιμήσεων, οι νορβηγικές αρχές ισχυρίστηκαν ότι η αγοραία αξία των ακινήτων υπ' αριθ. 1/301 και 1/630, με βάση την αποτίμηση της αξίας, θα ανερχόταν σε 2 516 400 NOK<sup>(17)</sup>, ενώ η αξία των πρόσθετων 21 θέσεων στάθμευσης τις οποίες είχε δεσμευθεί να κατασκευάσει η Grunnsteinen για λογαριασμό του Δήμου εκτιμήθηκε σε 2 625 000<sup>(18)</sup>. Με βάση αυτόν τον υπολογισμό, η Grunnsteinen θα αντιστάδιζε εξ ολοκλήρου την αξία αυτών των δύο ακινήτων με την κατασκευή 21 συμπληρωματικών θέσεων στάθμευσης.

Με την απάντηση στην εντολή παροχής πληροφοριών της Αρχής στην απόφαση να κινηθεί επίσημη διαδικασία έρευνας, υποβλήθηκαν νέες αποτιμήσεις της αξίας καθώς και εκτιμήσεις της τιμής χώρου στάθμευσης<sup>(19)</sup>. Οι νέες αποτιμήσεις πραγματοποιήθηκαν από την εταιρεία εκτίμησης της αξίας ακινήτων ΟΡΑΚ. Βάσει της μεθόδου του κόστους της γης<sup>(20)</sup>, η ΟΡΑΚ κατέληξε σε αγοραία αξία ύψους 3,2 εκατ. NOK για τα πωληθέντα ακίνητα συνολικά. Σύμφωνα με την ΟΡΑΚ, η κατοικία στο ακίνητο υπ' αριθ. 1/301 είναι ακατάλληλη και πρέπει να κατεδαφιστεί, στοιχείο που συνιστά βάρος επί του ακινήτου. Το κόστος της κατεδάφισης εκτιμάται σε 150 000 NOK. Η εκτίμηση της ΟΡΑΚ περιλαμβάνει επίσης εκτιμήσεις κόστους για τους χώρους στάθμευσης. Βάσει εκτίμησης ότι απαιτούνται τουλάχιστον 25 τετραγωνικά μέτρα ανά θέση στάθμευσης (με βάση τους κανονισμούς της κυβέρνησης) και κόστος κατασκευής 5 200 NOK ανά τετραγωνικό μέτρο (με βάση τα δεδομένα της αγοράς), η ΟΡΑΚ κατέληξε σε μια τιμή 130 000 NOK ανά θέση στάθμευσης, ή 8 450 000 NOK για 65 θέσεις στάθμευσης.

### 2.2. Η ΠΩΛΗΣΗ ΤΟΥ ΑΚΙΝΗΤΟΥ ΥΠ ΑΡΙΘ. 4/165 ΣΤΗΝ BRYNE INDUSTRIEPARK AS

Στις 31 Αυγούστου 2005, ο Δήμος Time και η ιδιωτική κατασκευαστική εταιρεία Bryne Industripark AS υπέγραψαν σύμβαση πώλησης του ακινήτου υπ' αριθ. 4/165 στο Håland του Δήμου Time.<sup>(21)</sup> Το ακίνητο καταλαμβάνει έκταση 56 365 τετραγωνικών μέτρων βιομηχανικής γης και η τιμή πώλησης ορίστηκε σε 4,7 εκατ. NOK (περίπου 83 NOK ανά τετραγωνικό μέτρο). Την περίοδο της υπογραφής της σύμβασης, η περιοχή προοριζόταν για βιομηχανικές

<sup>(10)</sup> Αριθ. αναφοράς 484855 (παρατηρήσεις της Νορβηγικής Ποδοσφαιρικής Ομοσπονδίας της 4ης Ιουλίου 2008), 485026 (παρατηρήσεις της εταιρείας νομικών συμβούλων Arntzen de Besche για λογαριασμό της Bryne fotballklubb, της 8ης Ιουλίου 2008) και 485461 (παρατηρήσεις της εταιρείας νομικών συμβούλων Selmer για λογαριασμό της Våleenga football, της 8ης Ιουλίου 2008).

<sup>(11)</sup> Στο εξής «σύμβαση Grunnsteinen».

<sup>(12)</sup> Απάντηση της Νορβηγίας στην πρώτη αίτηση παροχής πληροφοριών της Αρχής (αριθ. αναφοράς 427879), απάντηση στην ερώτηση 1(ε).

<sup>(13)</sup> Απάντηση της Νορβηγίας στην πρώτη αίτηση παροχής πληροφοριών της Αρχής (αριθ. αναφοράς 427879), απάντηση στην ερώτηση 1(ε).

<sup>(14)</sup> Απάντηση της Νορβηγίας στην πρώτη αίτηση παροχής πληροφοριών της Αρχής (αριθ. αναφοράς 427879, παράρτημα 1).

<sup>(15)</sup> Απάντηση της Νορβηγίας στην πρώτη αίτηση παροχής πληροφοριών της Αρχής (αριθ. αναφοράς 427879, παράρτημα 2). Στην απάντησή της, η Νορβηγία υποστηρίζει ότι η εκτίμηση της αξίας αφορούσε τα ακίνητα υπ' αριθ. 1/301 και 1/630. Όμως, αυτό δεν αντανάκλαται στην τρέχουσα αξιολόγηση, ούτε η επιφάνεια σε τετραγωνικά μέτρα που αναφέρεται σε αυτήν δείχνει ότι ελήφθησαν υπόψη και τα δύο ακίνητα.

<sup>(16)</sup> Απάντηση της Νορβηγίας στην πρώτη αίτηση παροχής πληροφοριών της Αρχής (αριθ. αναφοράς 427879, παράρτημα 5).

<sup>(17)</sup> Αυτό φαίνεται ότι βασίζεται σε αξία 600 NOK ανά τετραγωνικό μέτρο συν την αξία κτιρίου στο ακίνητο υπ' αριθ. 1/301. Δεν έχει υποβληθεί στην Αρχή εκτίμηση της αξίας του κτιρίου.

<sup>(18)</sup> Αυτό βασίζεται στην αρχική εκτίμηση του κόστους από τη δημοτική αρχή σε 125 000 NOK, όπως αναφέρεται στα έγγραφα σχετικά με τα πρακτικά των συνεδριάσεων του δημοτικού συμβουλίου (αριθ. αναφοράς 413558, σσ. 16 – 17). Η εκτίμηση από την Skanska φαίνεται ότι ελήφθη μεταγενέστερα.

<sup>(19)</sup> Παρατηρήσεις της Νορβηγίας στην απόφαση της Αρχής να κινηθεί η διαδικασία, αριθ. αναφοράς. 466024, παράρτημα 3.

<sup>(20)</sup> Στα νορβηγικά: «Tomtebelastningsmetoden».

<sup>(21)</sup> Αριθ. αναφοράς 413558, σ. 19 et seq.



χρήσεις, αλλά δεν είχε ακόμη εγκριθεί αναλυτικό χωροταξικό σχέδιο, εξαιτίας αντιρρήσεων της αρμόδιας για το οδικό δίκτυο δημόσιας αρχής. Η σύμβαση περιέχει ρήτρα ανάκτησης του ακινήτου (ρήτρα 7) από τον Δήμο Time σε περίπτωση που δεν θα έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή επί του ακινήτου ή δεν θα έχει τεθεί σε χρήση εντός πέντε ετών μετά την ημερομηνία απόκτησης της ιδιοκτησίας.

Κατά τη σύναψη της σύμβασης, το ακίνητο αποτελούνταν από μη δομημένη έκταση. Σε υπόμνημα προς το δημοτικό συμβούλιο που ενέκρινε τη σύμβαση, η διοίκηση του Δήμου αναφέρει ότι η σύναψη μιας αναπτυξιακής συμφωνίας έπρεπε να είναι προϋπόθεση για την πώληση της γης. Σύμφωνα με τις δημοτικές αρχές, τα νέα αναλυτικά σχέδια χρήσης γης εκδόθηκαν στις 30 Αυγούστου 2007, βάσει των οποίων τα ακίνητα προορίζονταν για χώρους άθλησης<sup>(22)</sup>. Η σύμβαση πώλησης όριζε ότι έπρεπε να συναφθεί αναπτυξιακή συμφωνία βάσει του σχεδίου χρήσεων γης. Οι νορβηγικές αρχές, στις παρατηρήσεις τους για την απόφαση να κινηθεί διαδικασία, υπέβαλαν εκτίμηση του κόστους ανάπτυξης την οποία είχαν αναθέσει στην εταιρεία συμβούλων Asplan Viak καθώς και μια προσφορά για χωματουργικά έργα που υπέβαλε μια τοπική κατασκευαστική εταιρεία<sup>(23)</sup>.

Η δημοτική αρχή επιβεβαιώνει ότι δεν υπήρξε διαδικασία δημόσιου διαγωνισμού πριν από την πώληση, η οποία έγινε με πρωτοβουλία του αγοραστή, αλλά ισχυρίζεται ότι υπήρχε διαφήμιση του ακινήτου στο διαδικτυακό τόπο της το 2003-2004. Από το διοικητικό υπόμνημα που υποβλήθηκε πριν από την πώληση συνάγεται ότι η χρεωθείσα τιμή βασιζόταν στην τιμή με την οποία ο Δήμος Time αγόρασε το ακίνητο το 1999, στην οποία προστέθηκαν κεφαλαιακές δαπάνες, κανονιστικές εργασίες και διοικητικά έξοδα. Έτσι, η τιμή καθορίστηκε σύμφωνα με τη γενική αρχή του Δήμου για την πώληση βιομηχανικής γης, δηλαδή πώληση στην τιμή κόστους<sup>(24)</sup>.

Ο καταγγέλλων ισχυρίστηκε ότι η τιμή για ακίνητα αυτού του τύπου έπρεπε να είναι της τάξης των 400 NOK ανά τετραγωνικό μέτρο, βάσει εκτίμησης που πραγματοποίησε ανεξάρτητος εκτιμητής περιουσιακών στοιχείων τον Ιανουάριο του 2007<sup>(25)</sup>. Εντούτοις, δεν υποβλήθηκε κανένα έγγραφο γι' αυτό το σκοπό. Οι δημοτικές αρχές ισχυρίζονται ότι η αγοραία αξία στην περιοχή κυμαίνεται μεταξύ 80 και 115 NOK ανά τετραγωνικό μέτρο, βάσει πωλήσεων παρόμοιων ακινήτων μεταξύ ιδιωτών στην περιοχή.<sup>(26)</sup> Απαντώντας στην εντολή υποβολής πληροφοριών της Αρχής στην απόφαση για την έναρξη επίσημης διαδικασίας έρευνας, οι νορβηγικές αρχές υπέβαλαν εκτίμηση της αξίας από την ΟΡΑΚ. Η εκτίμηση της ΟΡΑΚ αφορά τη γη όπως ήταν χαρακτηρισμένη κατά την υπογραφή της σύμβασης, δηλαδή ότι προορίζονταν για βιομηχανικές χρήσεις και όχι για αθλητικές δραστηριότητες, σύμφωνα με τις τελευταίες σχέδια χρήσεων γης. Η εκτίμηση δε βασιζόταν στη μέθοδο εκμετάλλευσης, αλλά στην αξία των πωλήσεων, που ορίζεται ως «η τιμή την οποία διάφορα ανεξάρτητα ενδιαφερόμενα μέρη είναι διατεθειμένα να καταβάλουν την ημέρα εκτίμησης της αξίας». Στην προκειμένη περίπτωση, η τιμή αυτή είχε καθοριστεί με αναφορά στις τιμές

πώλησης για «συγκρίσιμα ακίνητα στην περιοχή». Η εκτίμηση καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αγοραία αξία δεν μπορεί να καθοριστεί με βεβαιότητα, αλλά θα κυμαινόταν λογικά μεταξύ 80 έως 100 NOK ανά τετραγωνικό μέτρο.

2.3. Η ΠΩΛΗΣΗ ΤΩΝ ΑΚΙΝΗΤΩΝ ΥΠ αριθ. 2/70 ΚΑΙ 2/32 ΣΤΗΝ BRYNE FOTBALLKLUBB

### 2.3.1. Η σύμβαση πώλησης

Με σύμβαση της 8ης Αυγούστου 2003<sup>(27)</sup>, ο Δήμος Time μεταβίβασε την ιδιοκτησία του σταδίου Bryne, ακίνητα υπ' αριθ. 2/32 και 2/70, έκτασης περίπου 53 000 τετραγωνικών μέτρων, στο Bryne fotballklubb (Bryne FK)<sup>(28)</sup>. Τα κτίρια επί του γηπέδου (στα οποία περιλαμβάνονται και οι κερκίδες) ανήκαν ήδη στο ποδοσφαιρικό σωματείο και υπήρχαν ήδη συμφωνίες μίσθωσης της γης<sup>(29)</sup>. Ένα κτίριο που δεν ανήκει στο Bryne fotballklubb εμφανίζεται να παραμένει επί του οικοπέδου και προβλέφθηκε ότι το σωματείο θα εξαγόραζε τα δικαιώματα του Δήμου βάσει της συμφωνίας μίσθωσης με τον ιδιοκτήτη του κτιρίου<sup>(30)</sup>.

Βάσει της ρήτρας 2 της σύμβασης Bryne, τα ακίνητα υπ' αριθ. 2/32 και 2/70 μεταβιβάζονται στο Bryne FK χωρίς την καταβολή τιμήματος. Επιπλέον, ο δήμος κάλυψε όλα τα έξοδα μεταβίβασης του ακινήτου, όπως τα έξοδα οικοπεδοποίησης, μέτρησης κ.λπ. Τα ακίνητα έχουν έκταση περίπου 53 000 τετραγωνικών μέτρων και η συμφωνία προέβλεπε ρητά ότι έπρεπε να χρησιμοποιηθούν κατά κύριο λόγο για αθλητικές δραστηριότητες.

Από τη ρήτρα 1 της σύμβασης συνάγεται ότι το ποδοσφαιρικό σωματείο είχε ζητήσει τη μεταβίβαση των τίτλων ιδιοκτησίας της γης. Στόχος ήταν να αυξηθούν τα περιουσιακά στοιχεία του σωματείου, έτσι ώστε να μπορέσει να αναβαθμίσει το γήπεδο ποδοσφαίρου, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις για τις προδιαγραφές των ποδοσφαιρικών γηπέδων στο Tippeligaen (το νορβηγικό πρωτάθλημα ομάδων πρώτης εθνικής κατηγορίας). Τα υπομνήματα που συνέταξε η δημοτική αρχή αναφέρουν ότι είχε μεγάλη σημασία για το σωματείο να μπορέσει να ενεχυριάσει το ακίνητο ως ασφάλεια για οφειλές, αν και η αξία του ήταν πιθανό να μειωθεί λόγω της πρόβλεψης στη σύμβαση ότι μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο για αθλητικούς σκοπούς.

Με την απάντησή τους στην εντολή παροχής πληροφοριών της Αρχής στην απόφαση να κινηθεί την επίσημη διαδικασία έρευνας, οι νορβηγικές αρχές κοινοποίησαν την εκτίμηση της αξίας του οικοπέδου του σταδίου κατά τη στιγμή της μεταβίβασης. Η εκτίμηση πραγματοποιήθηκε από την ΟΡΑΚ. Η ΟΡΑΚ κατέληξε σε τιμή πώλησης 2 650 000 NOK, βάσει αξιολόγησης της γης ως γηπέδου που πρέπει να χρησιμοποιηθεί για αθλητικές εγκαταστάσεις.

<sup>(27)</sup> Στο εξής «σύμβαση Bryne».

<sup>(28)</sup> Αριθ. αναφοράς 413558 σ. 29 και απάντηση της Νορβηγίας στην πρώτη αίτηση παροχής πληροφοριών της Αρχής (αριθ. αναφοράς 427879, παράρτημα 29). Από τα συνοδευτικά έγγραφα της πώλησης συνάγεται ότι ο δήμος είχε με τη σειρά του αγοράσει το γήπεδο από το ποδοσφαιρικό σωματείο για ποσό 1 εκατ. NOK το 1996. Η Αρχή δεν διαθέτει άλλα στοιχεία σχετικά με αυτή την πώληση.

<sup>(29)</sup> Συμφωνίες μίσθωσης της γης που προσκόμισε η Νορβηγία, παραρτήματα 18 και 19 της απάντησης της Νορβηγίας στην πρώτη αίτηση παροχής πληροφοριών της Αρχής (αριθ. αναφοράς 427879).

<sup>(30)</sup> Βλέπε παράρτημα 24 της απάντησης της Νορβηγίας στην πρώτη αίτηση παροχής πληροφοριών της Αρχής (αριθ. αναφοράς 427879).

<sup>(22)</sup> Παρατηρήσεις της Νορβηγίας στην απόφαση της Αρχής για την έναρξη διαδικασίας, αριθ. αναφοράς 466024, υποσημείωση 9.

<sup>(23)</sup> Παρατηρήσεις της Νορβηγίας στην απόφαση της Αρχής για την έναρξη διαδικασίας, αριθ. αναφοράς 466024, παραρτήματα 8 και 9.

<sup>(24)</sup> Αριθ. αναφοράς 413558, σελίδες 16 – 17.

<sup>(25)</sup> Βλέπε αριθ. αναφοράς 413558 (αρχική καταγγελία), που επαναλαμβάνεται στις παρατηρήσεις της Aksjonsgruppa στην απάντηση της Νορβηγίας, αριθ. αναφοράς 477440.

<sup>(26)</sup> Απάντηση της Νορβηγίας στην πρώτη αίτηση παροχής πληροφοριών της Αρχής (αριθ. αναφοράς. 427879, παραρτήματα 13 – 17).

Ο καταγγέλλων ισχυρίστηκε ότι η Bryne FK, το 2007, σχεδίαζε να πωλήσει το στάδιο στη Forum Jæren έναντι 50 εκατ. NOK. Ένα νέο στάδιο επρόκειτο να κατασκευαστεί στο Håland, σε γήπεδο που αγοράστηκε από την Bryne Industripark AS (όπως αναφέρθηκε ανωτέρω). Με την απάντησή τους στην αίτηση πληροφοριών της Αρχής, οι νορβηγικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι είχε υπογραφεί επιστολή προθέσεων μεταξύ της Bryne FK και του Forum Jæren για το ακίνητο υπ' αριθ. 2/70, αλλά δεν ήταν σε θέση να προσκομίσουν αντίγραφο. Το 2008, ωστόσο, οι συναλλαγές αυτές φαίνεται ότι είχαν ανατραπεί, διότι το κόστος κατασκευής του σχεδιασθέντος σταδίου στο Håland αποδείχθηκε ότι ήταν σημαντικά υψηλότερο από τις εκτιμήσεις (31).

### 2.3.2. Bryne FK

Ο δικαιούχος του γηπέδου, η Bryne FK, είναι τοπικό ποδοσφαιρικό σωματείο που σήμερα αγωνίζεται στην «Adecco League» (πρώτη εθνική). Η Bryne FK είναι καταχωρημένη στο μητρώο επιχειρήσεων ως μη κερδοσκοπικός οργανισμός (32), αλλά το ποδοσφαιρικό σωματείο έχει συστήσει και εταιρεία περιορισμένης ευθύνης, την Bryne Fotball AS.

Με βάση τα στοιχεία που κοινοποίησαν οι νορβηγικές αρχές (33), το 2001 το σωματείο και η εταιρεία περιορισμένης ευθύνης συνήψαν συμφωνία συνεργασίας βάσει τυποποιημένης σύμβασης που επεξεργάστηκε η νορβηγική ποδοσφαιρική ομοσπονδία για τη συνεργασία μεταξύ των εμπορικών και μη εμπορικών δραστηριοτήτων μιας ομάδας. Σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης (34), η εταιρεία περιορισμένης ευθύνης, με την επωνυμία Bryne Fotball ASA την εποχή εκείνη, ήταν υπεύθυνη για τις κατωτέρω οικονομικές δραστηριότητες: τη σύναψη συμβάσεων χορηγιών, την πώληση τηλεοπτικών δικαιωμάτων και διαφημιστικού χώρου, την πώληση και χορήγηση αδειών εκμετάλλευσης ενδυμάτων και αξεσουάρ για φιλάθλους, την αξιοποίηση προπονητών και ποδοσφαιριστών για διαφημιστικούς σκοπούς, την εμπορική εκμετάλλευση της επωνυμίας και του λογότυπου του σωματείου, τις πωλήσεις εισιτηρίων για τους εντός έδρας αγώνες του σωματείου και τις συμβάσεις για παιχνίδια τύπου bingo. Η Bryne FK, από την άλλη πλευρά, ήταν υπεύθυνη για όλες τις αθλητικές δραστηριότητες, όπως οι προπονήσεις και η επιλογή ομάδων, το πρόγραμμα των αγώνων και η διενέργεια των αγώνων, οι ρυθμίσεις για τις μετακινήσεις των ποδοσφαιριστών, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις έναντι των ποδοσφαιριστών, των μελών, άλλων οργανώσεων και κυβερνητικών υπηρεσιών, όπως αυτά έχουν ανατεθεί στο σωματείο από τους κανονισμούς και τους νόμους των αθλητικών ενώσεων, τις συνδρομές μελών και δευτερεύουσες εμπορικές δραστηριότητες, όπως η διοργάνωση λαχειοφόρων αγορών κατά τη διάρκεια των αγώνων και η λειτουργία του σταδίου.

Βάσει της συμφωνίας συνεργασίας, η Bryne Fotball ASA είχε την οικονομική ευθύνη για τους ποδοσφαιριστές (35). Επιπλέον, η Bryne

Fotball ASA κατέβαλε την τιμή αγοράς των ποδοσφαιριστών ή, εναλλακτικά, ένα ποσό στην Bryne FK όταν ένας ποδοσφαιριστής προαγόταν από τις ποδοσφαιρικές ακαδημίες της ομάδας στην επαγγελματική ομάδα. Η εταιρεία περιορισμένης ευθύνης θα κρατούσε τα καθαρά κέρδη μετά την καταβολή αυτών των εξόδων. Τέλος, η ΕΠΕ κατέβαλλε ετησίως αμοιβή 150 000 NOK στην Bryne FK για μίσθωση του σταδίου καθώς και 10 000 NOK για κάθε επίσημο ποδοσφαιρικό αγώνα και ένα ποσό από τα δικαιώματα αναμεταδόσης αγώνων, τα δικαιώματα χορηγιών κ.λπ.

Εντούτοις, για να υπάρξει συμμόρφωση με τους γενικούς κανόνες της NFF, οι συμβάσεις απασχόλησης των ποδοσφαιριστών συνάπτονταν επίσημα με την Bryne FK και το σωματείο ήταν επίσης, επισήμως, το συμβαλλόμενο μέρος των συμβάσεων όσον αφορά την πώληση, την αγορά και το δανεισμό ποδοσφαιριστών. Επιπλέον, το σωματείο ήταν υπεύθυνο για τη διαχείριση αμιγώς αθλητικών ζητημάτων (όπως οι προπονήσεις, η επιλογή ποδοσφαιριστών κ.λπ.).

Την άνοιξη του 2004, έγινε αναδιοργάνωση του σωματείου και της εταιρείας. Όλες οι δραστηριότητες της Bryne ASA μεταβίβστηκαν στην Bryne FK και άλλαξε το εταιρικό καθεστώς της Bryne Fotball ASA, η οποία μετονομάστηκε σε Bryne Fotball AS, με μοναδικό σκοπό την εξόφληση των οφειλών. Τα χρέη φάνηκε ότι εξοφλήθηκαν το 2006 (36). Έτσι, σήμερα, όλες οι δραστηριότητες, οικονομικές και άλλες, ασκούνται από την Bryne FK.

## 3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΝΟΡΒΗΓΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ

Η νορβηγική κυβέρνηση υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση για την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας.

### 3.1. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΩΛΗΣΗ ΤΩΝ ΑΚΙΝΗΤΩΝ ΥΠΙ αριθ. 1/152, 1/301 ΚΑΙ 1/630 ΣΤΗΝ GRUNNSTEINEN AS

Με τις παρατηρήσεις τους, οι νορβηγικές αρχές υπέβαλαν και μια εκτίμηση της τιμής των ακινήτων που περιλαμβάνει και εκτίμηση της αξίας των υπόγειων θέσεων στάθμευσης.

Οι νορβηγικές αρχές έχουν την άποψη ότι τα ακίνητα δεν παραχωρήθηκαν χωρίς αμοιβή· ο δήμος αποζημιώθηκε μέσω της κατασκευής του υπόγειου σταθμού στάθμευσης. Έτσι, δεν θα υφίστατο κρατική ενίσχυση, εάν το κόστος κατασκευής των χώρων στάθμευσης αντιστοιχεί τουλάχιστον στην αξία των περιουσιακών στοιχείων που μεταβίβστηκαν στην Grunnsteinen AS.

Ως προς αυτό, οι νορβηγικές αρχές αναφέρουν την εκτίμηση της αξίας από την ΟΡΑΚ, βάσει της οποίας η αξία κυμαίνεται από 4 510 000 έως 5 636 000 NOK για τα περιουσιακά στοιχεία που μεταβίβστηκαν στην Grunnsteinen συνολικά. Επιπλέον, η ΟΡΑΚ εκτιμά το κόστος κατασκευής των χώρων στάθμευσης στον υπόγειο σταθμό στάθμευσης σε 8 450 000 NOK περίπου, με βάση την εμπειρία από παρόμοια έργα που αποτελούν συνήθη πρακτική του κλάδου. Οι νορβηγικές αρχές επισημαίνουν επίσης ότι η κατασκευαστική εταιρεία Skanska, στην ίδια βάση, εκτίμησε το κόστος κατασκευής ανά θέση στάθμευσης σε 150 000 NOK ή σε 9 750 000 NOK για 65 θέσεις στάθμευσης.

(31) Παρατηρήσεις της Bryne FK στην απόφαση για την έναρξη επίσημης διαδικασίας έρευνας (αριθ. αναφοράς 485026).

(32) Απάντηση της Νορβηγίας στην πρώτη αίτηση παροχής πληροφοριών της Αρχής (αριθ. αναφοράς 427879, παράρτημα 21).

(33) Παρατηρήσεις της Νορβηγίας στην απόφαση για την κίνηση επίσημης διαδικασίας έρευνας, επιστολή της 21ης Φεβρουαρίου 2008 (αριθ. αναφοράς 466024).

(34) Παράρτημα 13 των παρατηρήσεων της Νορβηγίας στην απόφαση για την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας, επιστολή της 21ης Φεβρουαρίου 2008 (αριθ. αναφοράς 466024).

(35) Η εταιρεία περιορισμένης ευθύνης κατέβαλε τους μισθούς των ποδοσφαιριστών και τους μισθούς των φυσιοθεραπευτών, προπονητών και λοιπού βοηθητικού προσωπικού, τις εργοδοτικές εισφορές κοινωνικής ασφάλισης, το τίμημα της αγοράς και συντήρησης του εξοπλισμού που είναι απαραίτητος για τις προπονήσεις και τους αγώνες, τις προπονήσεις και, τέλος, τα έξοδα των μετακινήσεων για τους εκτός έδρας αγώνες των ομάδων.

(36) Απάντηση της Νορβηγίας στην πρώτη αίτηση παροχής πληροφοριών της Αρχής (αριθ. αναφοράς 427879, παράρτημα 22).

Βάσει των ανωτέρω στοιχείων, οι νορβηγικές αρχές υποστηρίζουν ότι το κόστος κατασκευής του σταδίου στάθμευσης αυτοκινήτων υπεραντισταθμίζει την αξία του ακινήτου και, ως εκ τούτου, δεν υφίσταται κρατική ενίσχυση.

### 3.2. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΠΩΛΗΣΗ ΤΟΥ ΑΚΙΝΗΤΟΥ ΥΠ αριθ. 4/165 ΣΤΗΝ BRYNE INDUSTRIPARK AS

Όσον αφορά την πώληση του ακινήτου υπ' αριθ. 4/165 στην Bryne Industripark AS, υποβλήθηκε επίσης εκτίμηση της αξίας από την ΟΡΑΚ. Οι νορβηγικές αρχές επισήμαναν ότι η ΟΡΑΚ εκτίμησε την αξία της γης σύμφωνα με τις διατάξεις που ίσχυαν την περίοδο εκείνη, δηλαδή την αξία της μη δομημένης γης που προορίζεται για βιομηχανική κρίση στο γενικό δημοτικό σχέδιο χρήσεων γης, αλλά που δεν υπόκειται σε αναλυτικό σχέδιο πολεοδομίας. Οι νορβηγικές αρχές υποστήριξαν πως δεν ευσταθεί ο ισχυρισμός ότι είχε υποβληθεί πρόταση αναλυτικού πολεοδομικού σχεδιασμού το οποίο στη συνέχεια αποσύρθηκε και ανέφεραν ότι αργότερα άλλαξε ο χαρακτήρισμός της περιοχής και διατέθηκε για αθλητικές δραστηριότητες, εφόσον δεν υπήρχε δεσμευτικό πολεοδομικό σχέδιο την εποχή που πραγματοποιήθηκε η συναλλαγή.

Με βάση τα ανωτέρω, οι νορβηγικές αρχές τονίζουν ότι η τιμή που πράγματι κατέβαλε η Bryne Industripark, 4 700 000 NOK (που αντιστοιχεί σε 83 NOK ανά τετραγωνικό μέτρο) κυμαίνεται εντός του αποδεκτού εύρους της αξίας με βάση την εκτίμηση της αξίας από την ΟΡΑΚ, δηλαδή 4 510 000 – 5 636 000 NOK (ή 80 έως 100 NOK ανά τετραγωνικό μέτρο). Αν και αναγνωρίζουν ότι το καταβληθέν τίμημα βρίσκεται στα χαμηλότερα επίπεδα του αποδεκτού εύρους της αξίας με βάση την εκτίμηση της ΟΡΑΚ, οι νορβηγικές αρχές υποστηρίζουν, παρ' όλα αυτά, ότι δεν υφίσταται ενίσχυση, αφού το καταβληθέν τίμημα δεν παρουσιάζει σημαντική απόκλιση από την εκτίμηση, διότι η αξία της εκτός πολεοδομικού σχεδίου μη δομημένης γης είναι, σε κάθε περίπτωση, αβέβαια.

### 3.3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΠΩΛΗΣΗ ΤΩΝ ΑΚΙΝΗΤΩΝ αριθ. 2/70 ΚΑΙ 2/32 ΣΤΗΝ BRYNE FK

Όσον αφορά την πώληση των ακινήτων υπ' αριθ. 2/70 και 2/32, οι νορβηγικές αρχές υποστήριξαν ότι το πρώτο ζήτημα που πρέπει να αξιολογηθεί είναι αν μέσω της συναλλαγής παραχωρήθηκε οικονομικό πλεονέκτημα στην Bryne FK. Με βάση την υποβληθείσα εκτίμηση της ΟΡΑΚ, η αξία του ακινήτου στο οποίο είναι κατασκευασμένο το στάδιο κυμαίνεται από 2 385 000 έως 2 915 000 NOK. Εφόσον δεν καταβλήθηκε τίμημα για το ακίνητο, οι νορβηγικές αρχές παραδέχονται ότι η Bryne FK είχε οικονομικό πλεονέκτημα που αντιστοιχεί στην αξία του ακινήτου με βάση την εκτίμηση της ΟΡΑΚ.

Παρά το πλεονέκτημα που παραχωρήθηκε στην Bryne FK, οι νορβηγικές αρχές υποστηρίζουν ότι η συναλλαγή δεν συνεπαγόταν ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ. Κατά την άποψή τους, η Bryne FK, την περίοδο που πραγματοποιήθηκε η συναλλαγή, δεν ήταν επιχείρηση κατά την έννοια των διατάξεων της συμφωνίας ΕΟΧ περί κρατικών ενισχύσεων. Η άποψη αυτή βασίζεται στην οργανωτική δομή του σωματείου την εποχή της συναλλαγής: την περίοδο εκείνη, η Bryne FK ασκούσε αποκλειστικά μη εμπορικές και μη επαγγελματικές δραστηριότητες, ενώ η εμπορική δραστηριότητα και οι οικονομικοί κίνδυνοι και τα κέρδη που συνδέονται με την επαγγελματική ποδοσφαιρική ομάδα του σωματείου ασκούσαν από την Bryne Fotball ASA.

Όσον αφορά την πιθανή χορήγηση κρατικής ενίσχυσης στην Bryne Fotball ASA, η Νορβηγία ισχυρίζεται ότι αυτό αποκλείεται από τους όρους της συμφωνίας συνεργασίας. Με βάση τη συμφωνία, η Bryne Fotball ASA όφειλε να καταβάλει ετήσιο τίμημα 150 000 NOK στην Bryne FK για τη χρησιμοποίηση του σταδίου, συν 10 000 NOK για κάθε επίσημο αγώνα. Με τον τρόπο αυτό, η συμφωνία εξασφάλιζε ότι το οικονομικό πλεονέκτημα που θα προέκυπτε από τη μεταβίβαση της γης θα ήταν αποκλειστικά προς όφελος της Bryne FK.

Όσον αφορά τη συγχώνευση της Bryne Fotball ASA με την Bryne FK, η οποία πραγματοποιήθηκε περίπου έξι μήνες μετά τη μεταβίβαση του ακινήτου, οι νορβηγικές αρχές υποστηρίζουν ότι δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι, ως αποτέλεσμα της συγχώνευσης, το πλεονέκτημα που παραχώρησε ο δήμος θα πιστωθεί αυτομάτως αναλογικά στις εμπορικές δραστηριότητες του σωματείου. Αντίθετα, οι τρέχουσες οικονομικές δραστηριότητες πρέπει να αναλυθούν διεξοδικά για να καθορισθεί μια κλειδα κατανομής ανάμεσα στις οικονομικές και μη οικονομικές δραστηριότητες.

## 4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΡΙΤΩΝ ΜΕΡΩΝ

### 4.1. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ BRYNE FK

Η Bryne FK υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με τη μεταβίβαση του ακινήτου και την οργανωτική δομή και τις δραστηριότητες του σωματείου.

Το σωματείο εξηγεί, σύμφωνα με τα όσα έχουν παρατεθεί ανωτέρω, ότι το οργανωτικό σχήμα του άλλαξε με τη συγχώνευση της Bryne FK και της Bryne Fotball ASA το 2004. Σήμερα, όλες οι δραστηριότητες ασκούνται εντός του πλαισίου της Bryne FK. Εντούτοις, το σωματείο έχει συνάψει τριγωνική συμφωνία με την εταιρεία Klubbinvest AS, η οποία αναλαμβάνει τον οικονομικό κίνδυνο για τις συμβάσεις με τους επαγγελματίες ποδοσφαιριστές.

Επιπλέον, το σωματείο επισημαίνει ότι το 2005, το 2006 και το 2007, είχε αρνητικά αποτελέσματα και ότι το κύριο μέρος των δραστηριοτήτων του είναι μη εμπορικές δραστηριότητες που συνδέονται κατά κύριο λόγο με νέους ποδοσφαιριστές. Από τις συνολικά 2 047 ώρες δραστηριότητας του σωματείου<sup>(37)</sup>, η οικονομική δραστηριότητα αντιπροσωπεύει μόνο 230 ώρες περίπου ή το 11 % της συνολικής δραστηριότητας. Όλες οι μη οικονομικές δραστηριότητες πραγματοποιούνται στις εγκαταστάσεις οι οποίες βρίσκονται στο γήπεδο που μεταβιβάστηκε στο σωματείο με τη συμφωνία του 2003.

Όσον αφορά τη μεταβίβαση της ιδιοκτησίας των εγκαταστάσεων του σταδίου, το σωματείο επισημαίνει ότι το 2003 μεταβιβάστηκε μόνο η γη, εφόσον το σωματείο κατείχε ήδη τα κτίρια και τις εγκαταστάσεις. Επιπλέον, το σωματείο παραπέμπει σε μισθωτήριο συμβόλαιο ακινήτου που είχε συνάψει με τον Δήμο Time με την ιδιότητά του ως πρώην ιδιοκτήτης του ακινήτου, βάσει του οποίου ένα συγκεκριμένο μέρος της μεταβιβασθείσας έκτασης προορίζεται για χώρους στάθμευσης για περίοδο 99 ετών. Το σωματείο υποστηρίζει ότι η συμφωνία μακροχρόνιας μίσθωσης περιορίζει σημαντικά την αξία του ακινήτου, στοιχείο που δεν έλαβε υπόψη η ΟΡΑΚ.

<sup>(37)</sup> Βάσει πίνακα που υπέβαλε η Bryne FK (είναι ενσωματωμένος στο έγγραφο υπ' αριθ. 485026), ο οποίος παρουσιάζει τον αριθμό ωρών δραστηριότητας κατανεμημένο ανά ομάδα ηλικιών, μήνα και τύπο δραστηριότητας (προπόνηση, αγώνας κ.λπ.).



Κατά την άποψη του σωματείου, η Bryne FK δεν ήταν επιχείρηση κατά τη στιγμή της μεταβίβασης της γης, λόγω της οργανωτικής δομής που είχε εκείνη την περίοδο και της προαναφερθείσας συμφωνίας συνεργασίας. Εφόσον το ζήτημα της ενίσχυσης πρέπει να αξιολογηθεί κατά τη χρονική στιγμή της μεταβίβασης, δεν υφίσταται κρατική ενίσχυση. Όσον αφορά την αξία του ακινήτου, το σωματείο υποστηρίζει ότι, λόγω της αρνητικής αξίας του συμβολαίου μίσθωσης που δεσμεύει μέρος του οικοπέδου για χώρους στάθμευσης, η πραγματική αξία της μεταβιβαθείσας γης είναι σημαντικά χαμηλότερη από αυτήν που εκτίμησε η ΟΡΑΚ. Κατά συνέπεια, σε περίπτωση που η Αρχή καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η μεταβίβαση του ακινήτου εμπεριέχει πράγματι κρατική ενίσχυση, κάθε στοιχείο ενίσχυσης μπορεί, κατά συνέπεια, να θεωρηθεί *de minimis*.

#### 4.2. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΝΟΡΒΗΓΙΚΗΣ ΠΟΔΟΣΦΑΙΡΙΚΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ

Η Νορβηγική Ποδοσφαιρική Ομοσπονδία (NFF) υπέβαλε παρατηρήσεις όσον αφορά την οργάνωση του νορβηγικού ποδοσφαίρου γενικά, χωρίς να κάνει ειδικές παρατηρήσεις για την εξεταζόμενη υπόθεση.

Η Ομοσπονδία εξηγεί ότι είναι μία από τις μεγαλύτερες μη κερδοσκοπικές οργανώσεις της Νορβηγίας με περισσότερα από 500 000 μέλη εκ των οποίων 400 000 ενεργοί ποδοσφαιριστές. Η πρόσληψη και ανάπτυξη ποδοσφαιριστών σε όλα τα επίπεδα αποτελούν την κύρια δραστηριότητα της ομοσπονδίας.

Η NFF, συνεπώς, προσπαθεί να διασφαλίσει την ύπαρξη κατάλληλων εγκαταστάσεων σε όλη τη χώρα.

Η NFF τονίζει ότι, καταρχήν, είναι ευθύνη του δημοσίου τομέα να προσφέρει και να οργανώνει αθλητικές δραστηριότητες για τα παιδιά και τους νέους στην περιοχή που ζουν. Έτσι, η κατασκευή νέων εγκαταστάσεων απαιτεί τη συμμετοχή της αθλητικής κοινότητας αλλά και των δημόσιων αρχών. Πράγματι, η NFF πιστεύει ότι η συμβολή των σωματείων στην υποχρέωση του δημοσίου είναι ουσιαστικότερη, αν και δεν έχει ποτέ προσδιοριστεί ποσοτικά. Ένα πρόσθετο όφελος από τις προσπάθειές της που έχουν ως αποδέκτες τα παιδιά και τους νέους είναι η δημιουργία διόδων επικοινωνίας ανάμεσα στις τοπικές ποδοσφαιρικές ομάδες και στο επαγγελματικό ποδόσφαιρο. Η αλληλεγγύη με τα τοπικά σωματεία ήταν ανέκαθεν σημαντικός στόχος, ακόμη και όταν παράγονται έσοδα μέσω της πώλησης δικαιωμάτων μέσων μαζικής επικοινωνίας σε εθνικό ή ευρωπαϊκό επίπεδο.

#### 4.3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ VÅLERENGA FOTBALL

Η Vålerenga Fotball, μέσω του δικηγορικού γραφείου Selmer, νομικού εκπροσώπου της, υπέβαλε γενικές παρατηρήσεις για το ζήτημα της μεταβίβασης της γης σε ποδοσφαιρικά σωματεία για την κατασκευή αθλητικών εγκαταστάσεων. Σύμφωνα με την Vålerenga, το ζήτημα αυτό έχει πρακτική σημασία και ενδέχεται να ανακύψει ξανά στο μέλλον.

Υπό αυτές τις συνθήκες, το σωματείο επισημαίνει έξι ζητήματα τα οποία μπορεί να έχουν σημασία κατά την εξέταση παρόμοιων υποθέσεων. Πρώτον, επισημαίνει τη σημασία της χωριστής λογιστικής καταγραφής των εμπορικών και των μη εμπορικών δραστηριοτήτων του σωματείου. Δεύτερον, η Vålerenga υποστηρίζει ότι ένα σωματείο που έχει την ιδιοκτησία ενός σταδίου το οποίο μισθώνεται

μπορεί να μην εμπίπτει στον ορισμό μιας επιχείρησης, υπό τον όρο ότι λειτουργεί αποκλειστικά ως «παθητικός ιδιοκτήτης». Τρίτον, η Vålerenga θεωρεί ότι λαμβάνεται ως υπόθεση ότι η κατασκευή και η λειτουργία ποδοσφαιρικών σταδίων δεν επηρεάζει τις εμπορικές συναλλαγές. Τέταρτον, υποστηρίζει ότι τα ποδοσφαιρικά στάδια μπορούν να θεωρηθούν κοινωνική υποδομή. Πέμπτον, το μίσθωμα της αγοράς για ένα ποδοσφαιρικό στάδιο πρέπει να καθορίζεται με το βάσιμο τι είναι διατεθειμένοι να καταβάλουν οι αγοραστές και όχι με βάση το αν θα υπάρξει απόσβεση της επένδυσης. Έκτον, η υποχρέωση κατασκευής και λειτουργίας ενός ποδοσφαιρικού σταδίου στο μεταβιβαζόμενο ακίνητο έχει αρνητική αξία, το οποίο σημαίνει ότι δεν υφίσταται οικονομικό πλεονέκτημα για το σωματείο.

## II. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

### 1. Η ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

Το άρθρο 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ ορίζει τα ακόλουθα:

«Ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οιαδήποτε μορφή από τα κράτη μέλη της ΕΚ, τα κράτη της ΕΖΕΣ ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με τη λειτουργία της παρούσας συμφωνίας, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ των συμβαλλομένων μερών συναλλαγές, εκτός εάν η παρούσα συμφωνία ορίζει άλλως.»

Από τη διάταξη αυτή συνάγεται ότι, για να υπάρχει κατά την έννοια της συμφωνίας ΕΟΧ κρατική ενίσχυση πρέπει να τηρούνται οι ακόλουθοι όροι:

- η ενίσχυση πρέπει να χορηγείται με κρατικούς πόρους,
- η ενίσχυση πρέπει να ευνοεί ορισμένες επιχειρήσεις ή κλάδους παραγωγής συγκεκριμένων αγαθών, δηλαδή το μέτρο πρέπει να προσδίδει οικονομικό πλεονέκτημα σε μια επιχείρηση,
- το μέτρο πρέπει να είναι επιλεκτικό κατά την έννοια της συμφωνίας ΕΟΧ,
- η ενίσχυση πρέπει να είναι ικανή να νοθεύει τον ανταγωνισμό και να επηρεάζει τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των συμβαλλομένων μερών.

Το αν πληρούνται αυτοί οι όροι πρέπει να αξιολογηθεί χωριστά για κάθε μία από τις συναλλαγές που περιγράφονται ανωτέρω.

### 2. Η ΠΩΛΗΣΗ ΤΩΝ ΑΚΙΝΗΤΩΝ ΥΠ αριθ. 1/152, 1/301 ΚΑΙ 1/630 ΣΤΗΝ GRUNNSTEINEN AS

Στην απόφαση να κινηθεί επίσημη διαδικασία έρευνας, η Αρχή εξέφρασε αμφιβολίες αν η συναλλαγή πραγματοποιήθηκε με τους όρους της αγοράς. Η Αρχή αναγνώρισε ότι, καταρχάς, μια συναλλαγή βάσει της οποίας το καταβαλλόμενο τίμημα συνίσταται σε υποχρέωση κατασκευής υπόγειας εγκατάστασης για τον δήμο, μπορεί να είναι σύμφωνη με τους όρους της αγοράς. Όμως, για να επαληθεύσει η Αρχή ότι αυτό ισχύει όντως, πρέπει να πραγματοποιηθεί εκτίμηση της αξίας των περιουσιακών στοιχείων και να καθοριστεί με αξιόπιστο τρόπο η αγοραία αξία της κατασκευής των χώρων στάθμευσης.

Επιπλέον, στην απόφαση για την έναρξη της διαδικασίας, η Αρχή επισήμανε ότι η εκτίμηση της αξίας που υπέβαλαν οι νορβηγικές αρχές σε εκείνη τη χρονική στιγμή, η οποία διενεργήθηκε από την Eiendomsmeidler 1, κάλυπτε μόνο το ένα από τα εν λόγω ακίνητα. Η Αρχή αμφισβήτησε επίσης την αξιοπιστία της εκτίμησης της αξίας του ακινήτου υπ' αριθ. 1/630, εφόσον η εκτίμηση δεν προσδιόρισε τη μέθοδο που εφαρμόστηκε ούτε ανέφερε τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του ακινήτου, τα οποία είχαν καθοριστική σημασία για την εξαγωγή του συμπεράσματος.

Η Αρχή διαπίστωσε επίσης ότι η εξεταζόμενη συναλλαγή επηρέασε τις εμπορικές συναλλαγές και τον ανταγωνισμό στον ΕΟΧ.

Μετά την έκδοση της απόφασης της Αρχής να κινήσει τη διαδικασία, οι νορβηγικές αρχές υπέβαλαν νέα εκτίμηση της αξίας των ακινήτων καθώς και εκτίμηση του κόστους κατασκευής των χώρων στάθμευσης από την ΟΡΑΚ. Η Αρχή παρατηρεί ότι δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η Grunnsteinen αποκόμισε πλεονέκτημα, εάν αποδειχθεί ότι η αξία του ακινήτου ήταν ίση ή χαμηλότερη από την αρνητική αξία της υποχρέωσης να κατασκευάσει τον υπόγειο σταθμό στάθμευσης αυτοκινήτων. Για να εξεταστεί αν όντως έτσι συνέβη, είναι απαραίτητο να αξιολογηθεί η αξιοπιστία της έκθεσης της ΟΡΑΚ με βάση τη μέθοδο που καθορίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις όσον αφορά τις πωλήσεις ακινήτων από δημόσιες αρχές.

## 2.1. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΤΗΣ ΟΡΑΚ

Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις όσον αφορά τις πωλήσεις ακινήτων από τις δημόσιες αρχές, η αγοραία αξία του ακινήτου πρέπει να καθορίζεται βάσει γενικά αποδεκτών δεικτών της αγοράς και προδιαγραφών εκτίμησης από έναν αξιόπιστο εκτιμητή στοιχείων ενεργητικού που πρέπει να ασκεί τα καθήκοντά του αμερόληπτα. Τέλος, το οικονομικό μειονέκτημα των ειδικών υποχρεώσεων πρέπει να αποτιμηθεί χωριστά και ενδεχομένως να αφαιρεθεί από την τιμή αγοράς<sup>(38)</sup>.

### Ευυπόληπτος εκτιμητής στοιχείων ενεργητικού

Η έκθεση εκτίμησης διενεργήθηκε από την ΟΡΑΚ, μια εταιρεία που δραστηριοποιείται στη διαχείριση κατασκευών, την παροχή υπηρεσιών σε εταιρείες ιδιοκτητών κατοικιών και αποτίμηση της αξίας ακινήτων. Η εν λόγω έκθεση συντάχθηκε από τον κ. Jacob Aarsh-eim.

Οι κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις αναφέρουν ότι ένας «εκτιμητής στοιχείων ενεργητικού» είναι ένα ευυπόληπτο άτομο το οποίο διαθέτει τον κατάλληλο τίτλο σπουδών από αναγνωρισμένο κέντρο εκπαίδευσης ή ισοδύναμα ακαδημαϊκά προσόντα και διαθέτει την κατάλληλη εμπειρία και ικανότητα για την εκτίμηση ακινήτων στην περιοχή και στην κατηγορία του συγκεκριμένου ακινήτου.

Οι νορβηγικές αρχές εξήγησαν ότι η ΟΡΑΚ, και ειδικότερα ο κ. Aarsheim, διαθέτουν μεγάλη εμπειρία σε θέματα εκτίμησης περιουσιακών στοιχείων αυτής της κατηγορίας στην περιοχή Jæren. Οι ισχυρισμοί τους τεκμηριώνονται με το βιογραφικό του κ. Aarsheim,

το οποίο επισυνάφθηκε στις παρατηρήσεις των νορβηγικών αρχών προς την Αρχή<sup>(39)</sup>. Πέρα από τη μεγάλη εμπειρία, ο κ. Aarsheim είχε εκπαιδευθεί στην τεχνολογία των κατασκευών. Έτσι, δεν υπάρχει λόγος να θεωρηθεί ότι η ΟΡΑΚ και ο κ. Aarsheim δεν πληρούν τα κριτήρια που ορίζουν οι κατευθυντήριες γραμμές και είναι ευυπόληπτοι.

### Ανεξαρτησία του εκτιμητή στοιχείων ενεργητικού

Οι κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις αναφέρουν ότι: «Ο εκτιμητής θα πρέπει να παραμένει ανεπηρέαστος κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του, δηλαδή οι δημόσιες αρχές δεν έχουν το δικαίωμα να εκδίδουν εντολές όσον αφορά το αποτέλεσμα της εκτίμησης.»

Η έκθεση κάνει αναφορά στον σκοπό της εκτίμησης, την παρουσία του κ. Aarsheim και ενός άλλου προσώπου από την ΟΡΑΚ κατά την επίσκεψη στο ακίνητο. Επισυνάπτεται επίσης διεξοδική εξήγηση της μεθόδου που εφαρμόστηκε. Με βάση τα ανωτέρω, η Αρχή θεωρεί ότι δεν υπάρχει λόγος αμφισβήτησης ότι ο εκτιμητής εκπλήρωσε το καθήκον του με πλήρη αμεροληψία, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές.

Η εκτίμηση της αγοραίας αξίας βάσει ειδικά αποδεκτών δεικτών και προτύπων αποτίμησης.

Οι κατευθυντήριες γραμμές ορίζουν την «αγοραία αξία» ως την «τιμή στην οποία τα ακίνητα θα μπορούσαν να πωληθούν με ιδιωτική συμφωνία μεταξύ πωλητή που εκφράζει βούληση πώλησης και αγοραστή μη συνδεδεμένου με προσωπική σχέση προς αυτόν κατά την ημερομηνία της αποτίμησης, υπό την προϋπόθεση ότι τα στοιχεία αυτά διατίθενται σε δημόσια προσφορά, ότι οι συνθήκες που επικρατούν στην αγορά επιτρέπουν την κανονική εκποίηση και ότι ο διαθέσιμος χρόνος στις διαπραγματεύσεις είναι ανάλογος προς τη σημασία του προς πώληση υλικού».

Η έκθεση της ΟΡΑΚ αναφέρει, μεταξύ άλλων, τις ακόλουθες βάσεις και υποθέσεις:

- ο ιδιοκτήτης συμφωνεί να πραγματοποιηθεί η πώληση,
- το ακίνητο μπορεί να διατεθεί ελεύθερα για πώληση σε ένα φυσιολογικό χρονικό διάστημα,
- δεν λαμβάνονται υπόψη οι αγοραστές που είναι πρόθυμοι να καταβάλουν ένα ασυνήθιστα υψηλό τίμημα λόγω «ειδικών συμφερόντων»,

[...]

- η αξιολόγηση πραγματοποιείται σύμφωνα με τις συνήθειες αποτίμησης της αξίας από την ΟΡΑΚ και τις τιμές που ανέφερε η UiS.

<sup>(38)</sup> Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις όσον αφορά τις πωλήσεις ακινήτων από τις δημόσιες αρχές, τμήματα 2.2 (α) έως (γ).

<sup>(39)</sup> Παρατηρήσεις της Νορβηγίας στην απόφαση της Αρχής να κινήσει διαδικασία, αριθ. αναφοράς 466024, σ. 8 και παράρτημα 5 (πρακτικά).

Επειδή το κτίριο επί του ακινήτου είναι ακατάλληλο και πρέπει να κατεδαφιστεί, η ΟΡΑΚ εκτίμησε την αξία των ακινήτων ως μη δομημένη γη. Η εφαρμοσθείσα μεθοδολογία που αναφέρεται ως «μέθοδος κόστους της γης» εξηγείται ως ακολούθως:

«Η εκτίμηση των ακινήτων εξαρτάται από την προβλεπόμενη χρήση και την αναπτυξιακή δυναμική, συμπεριλαμβανομένων των προσδοκώμενων κερδών. Η άμεση παράμετρος γι' αυτή την αποτίμηση είναι το κόστος της γης, δηλαδή η διαφορά μεταξύ της αγοραίας αξίας ενός πλήρως δομημένου ακινήτου και της συνολικής κατασκευής, συμπεριλαμβανομένου το περιθωρίου κέρδους, εξαιρουμένης της αξίας της γης, διαιρούμενης διά του αριθμού των τετραγωνικών μέτρων των στεγασμένων χώρων, χωρίς τα υπόγεια»<sup>(40)</sup>. Επιπλέον, εξηγείται ότι το κόστος του γηπέδου εξαρτάται από τη ζήτηση για κτίρια στην περιοχή, το κόστος κατασκευής και τις ισχύουσες χρήσεις γης. Κατά την αξιολόγηση αυτή, λαμβάνονται επίσης υπόψη και η εμπειρία από τις πωλήσεις συγκρίσιμων γηπέδων.

Εφαρμόζοντας αυτή τη μέθοδο, η έκθεση της ΟΡΑΚ καταλήγει σε τιμή 3,2 εκατ. NOK ως λογική εκτίμηση της τιμής πώλησης.

Η Αρχή διαπίστωσε προηγουμένως, στην απόφασή της σχετικά με την πώληση του κτιρίου της Πανεπιστημιακής Βιβλιοθήκης στο Όσλο, ότι η μέθοδος αποτίμησης με βάση την αξία της γης είναι αποδεκτή μέθοδος για μη δομημένα γήπεδα<sup>(41)</sup>. Στο διαδικτυακό τόπο της, η Νορβηγική Ένωση Εκτιμητών (NTF)<sup>(42)</sup> αναφέρεται κατά κύριο λόγο σε άλλες μεθόδους, όπως η μέθοδος της καθαρής κεφαλαιοποίησης, η μέθοδος των ταμειακών ροών, η μέθοδος της τεχνικής αξίας. Οι μέθοδοι αυτές, ωστόσο, προϋποθέτουν την ύπαρξη κτιρίων στο γήπεδο. Επειδή το κτίριο στο συγκεκριμένο ακίνητο είναι ακατάλληλο, η Αρχή θεωρεί ότι η μέθοδος αποτίμησης με βάση την αξία της γης είναι μια αποδεκτή μέθοδος της εκτίμησης για τα τρία υπό εξέταση ακίνητα.

#### *Το οικονομικό μειονέκτημα λόγω ειδικών υποχρεώσεων*

Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές «υπάρχει δυνατότητα επιβολής ειδικών υποχρεώσεων που σχετίζονται με το ακίνητο και όχι με τον αγοραστή ή τις οικονομικές του δραστηριότητες, με σκοπό την προστασία του δημόσιου συμφέροντος, σε βαθμό που κάθε δυναμικός αγοραστής καλείται και καταρχήν είναι σε θέση να εκπληρώσει τις εν λόγω υποχρεώσεις, ανεξάρτητα από το αν ασκεί επιχειρηματικές δραστηριότητες και ανεξάρτητες από τη φύση των επιχειρήσεων αυτών. Το οικονομικό μειονέκτημα των ανάλογων υποχρεώσεων θα πρέπει να αποτιμηθεί ξεχωριστά από ανεξάρτητους εκτιμητές και ενδεχομένως να αφαιρεθεί από την τιμή αγοράς».

Η Αρχή θεωρεί ότι η υποχρέωση κατασκευής υπόγειου σταθμού στάθμευσης αυτοκινήτων είναι μια ειδική υποχρέωση η οποία δεν σχετίζεται με τον αγοραστή. Επίσης, το κόστος κατεδάφισης του ακατάλληλου κτιρίου μπορεί να εκτιμηθεί και να αντισταθμιστεί με βάση τις ίδιες αρχές.

<sup>(40)</sup> Εκτίμηση της ΟΡΑΚ για την αξία των ακινήτων υπ' αριθ 1/152, 1/301 και 1/630 (πάρτημα 3 του εγγράφου με αριθ. αναφοράς 466024).

<sup>(41)</sup> 41) Απόφαση αριθ. 170/05/COL της 29ης Ιουνίου 2005 σχετικά με τις πωλήσεις περιουσιακών στοιχείων της ιδιοκτησίας του δημοσίου – Κτίριο πανεπιστημιακής βιβλιοθήκης και τμήμα γειτονικού ακινήτου στο Όσλο.

<sup>(42)</sup> <http://www.ntf.no/naring.aspx>

Όσον αφορά την υποχρέωση κατασκευής των υπόγειων θέσεων στάθμευσης, η εκτίμηση του κόστους βασίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές που εξέδωσαν οι δημόσιες αρχές και ένα ανεξάρτητο τεχνικό ίδρυμα,<sup>(43)</sup> βάσει των οποίων απαιτούνται 25 τετραγωνικά μέτρα ανά θέση στάθμευσης και εμπειρία κατασκευής υπόγειων σταθμών στάθμευσης. Η ΟΡΑΚ αναφέρει ότι αυτή η μέθοδος υπολογισμού του κόστους αποτελεί συνήθη πρακτική του κλάδου. Βάσει των ανωτέρω, η ΟΡΑΚ καταλήγει σε μια τιμή 130 000 NOK ανά θέση στάθμευσης, ή 8 450 000 NOK για 65 θέσεις στάθμευσης, χωρίς ΦΠΑ και το κόστος του γηπέδου.

Το κόστος της κατεδάφισης, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων για την αποκομιδή και διαλογή των μπάζων, καθορίστηκε με βάση την εμπειρία από παρόμοιες εργασίες κατεδάφισης. Η ΟΡΑΚ εκτιμά ότι τα έξοδα αυτά μπορούν να ανέλθουν σε 150 000 NOK.

Η Αρχή υπενθυμίζει ότι, ακόμη και αν οφείλει να αξιολογεί το περιεχόμενο των εκθέσεων εμπειρογνομόνων που υποβάλλουν τρίτα μέρη, δεν είναι υποχρεωμένη να προσλάβει δικούς της εξωτερικούς συμβούλους<sup>(44)</sup>. Αφού εξέτασε τους υπολογισμούς σε σχέση με το κόστος που πραγματοποιήθηκαν από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα με επαρκή τεχνική γνώση εντός του πλαισίου της εκτίμησης της αξίας περιουσιακών στοιχείων, και βάσει επιθεώρησης των εγκαταστάσεων, η Αρχή συμπεραίνει ότι οι υπολογισμοί αυτοί είναι σύμφωνοι με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις. Κατά συνέπεια, τα έξοδα που υπολογίστηκαν μπορούν να αφαιρεθούν από την τιμή αγοράς.

#### 2.2. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΩΛΗΣΗ ΤΩΝ ΑΚΙΝΗΤΩΝ ΥΠ αριθ. 1/152, 1/301 ΚΑΙ 1/630 ΣΤΗΝ GRUNNSTEINEN AS

Με βάση την ανωτέρω εκτίμηση στην έκθεση της ΟΡΑΚ, η Αρχή συμπεραίνει ότι, εφόσον το οικονομικό μειονέκτημα που απορρέει από την υποχρέωση κατασκευής υπόγειων θέσεων στάθμευσης και το κόστος κατεδάφισης του ακατάλληλου κτιρίου εκτιμάται ότι ανέρχονται σε 8,6 εκατ. NOK συνολικά και η αξία του ακινήτου σε 3,2 εκατ. NOK, η συναλλαγή δεν προσδίδει κανένα οικονομικό πλεονέκτημα στην Grunnsteinen AS. Εφόσον η αρνητική αξία του οικονομικού μειονεκτήματος υπερβαίνει κατά πολύ τη θετική αξία του ακινήτου, το συμπέρασμα αυτό δεν επηρεάζεται από κανένα εύλογο περιθώριο σφάλματος ή από το γεγονός ότι η ΟΡΑΚ αναφέρει πως η αποτίμηση της αξίας αυτών των περιουσιακών στοιχείων δεν είναι ασφαλής.

Η Αρχή παρατηρεί, ωστόσο, ότι η διαφορά ως προς την αξία ανάμεσα στην υποχρέωση που αναλαμβάνει η Grunnsteinen και την αξία του ακινήτου είναι τόσο μεγάλη που θα μπορούσε να υποδηλώσει ότι η αγοραία αξία στην οποία κατέληξε η ΟΡΑΚ θα μπορούσε να είναι αβέβαιη. Δεδομένης της σημαντικής διαφοράς, ωστόσο, ακόμη και μια μεγάλη αναπροσαρμογή των αξιών τις οποίες διαπίστωσε η ΟΡΑΚ δεν θα οδηγούσε στο συμπέρασμα ότι η Grunnsteinen αποκόμισε κάποιο πλεονέκτημα.

Με βάση τα ανωτέρω, η Αρχή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η μεταβίβαση των ακινήτων υπ' αριθ. 1/152, 1/301 και 1/630 στην Grunnsteinen δεν ενείχε στοιχείο κρατικής ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ.

<sup>(43)</sup> Norges byggforskingsinstitutt and Statens vegvesen.

<sup>(44)</sup> Υπόθεση T-274/01 Valmont κατά Επιτροπής [2004] Συλλογή II-3145 σκέψη 72.



### 3. Η ΠΩΛΗΣΗ ΤΟΥ ΑΚΙΝΗΤΟΥ ΥΠ αριθ. 4/165 ΣΤΗΝ BRYNE INDUSTRIEPARK AS

Στην απόφασή της να κινήσει επίσημη διαδικασία έρευνας, η Αρχή διατύπωσε αμφιβολίες αν η τιμή των 4,7 εκατ. NOK για το ακίνητο εμβαδού 56 000 τετραγωνικών μέτρων ανταποκρινόταν στην αγοραία αξία. Οι αμφιβολίες της Αρχής βασιζόνταν, μεταξύ άλλων, στο γεγονός ότι η δημοτική αρχή ανέφερε ότι το ακίνητο πωλήθηκε στην τιμή κόστους, ενώ αργότερα αναφέρθηκε ότι πωλήθηκε υπερβολικά φθηνά. Επιπλέον, επειδή δεν είχε πραγματοποιηθεί εκτίμηση της αξίας του ακινήτου, η Αρχή δεν είχε πειστεί από τη σύγκριση με πωλήσεις άλλων ακινήτων στην περιοχή.

Απαντώντας στην αίτηση παροχής πληροφοριών της Αρχής στην απόφαση να κινήσει διαδικασία, οι νορβηγικές αρχές υπέβαλαν εκτίμηση της αξίας του ακινήτου που πραγματοποίησε η OPAK. Έτσι, πρέπει να εξεταστεί αν η υποβληθείσα εκτίμηση πληροί τα πρότυπα που ορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές της Αρχής.

#### 3.1. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΤΗΣ OPAK

Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές της Αρχής για τις κρατικές ενισχύσεις, η αγοραία αξία του ακινήτου πρέπει να καθορίζεται με βάση γενικά αποδεκτούς δείκτες της αγοράς και προδιαγραφές εκτίμησης από ευπόληπτο εκτιμητή στοιχείων ενεργητικού, ο οποίος πρέπει να εκτελεί τα καθήκοντά του ανεπηρέαστα.

##### *Ευπόληπτος εκτιμητής στοιχείων ενεργητικού*

Τα προσόντα και το κύρος της OPAK και του κ. Aarsheim ειδικότερα, έχουν αξιολογηθεί προηγουμένως. Βάσει αυτής της αξιολόγησης, η Αρχή διαπιστώνει ότι η έκθεση αναφορικά με το ακίνητο υπ' αριθ. 4/165 διενεργήθηκε επίσης από έναν ευπόληπτο εκτιμητή στοιχείων ενεργητικού.

##### *Αμεροληψία του εκτιμητή στοιχείων ενεργητικού*

Η Αρχή δεν διαπίστωσε καμία ένδειξη ότι ο εκτιμητής δεν ήταν ανεξάρτητος. Ο κ. Aarsheim είναι μέλος μιας εταιρείας εκτίμησης περιουσιακών στοιχείων εγνωσμένου κύρους, η οποία δεν έχει επίσημους δεσμούς με τον δήμο. Η έκθεση αναφέρει επίσης το σκοπό της εκτίμησης και επιβεβαιώνει ότι ο κ. Aarsheim επισκέφθηκε το ακίνητο και περιγράφει λεπτομερώς τη μέθοδο που εφάρμοσε. Με βάση τα ανωτέρω, η Αρχή δεν έχει κανένα λόγο να αμφιβάλλει ότι η εκτίμηση έγινε με απόλυτη ανεξαρτησία χωρίς καμία εντολή από τη δημοτική αρχή όσον αφορά το αποτέλεσμα της αποτίμησης.

##### *Αποτίμηση της αγοραίας αξίας με βάση γενικά αποδεκτούς δείκτες και προδιαγραφές εκτίμησης*

Όπως προαναφέρθηκε, η OPAK παραθέτει ορισμένες υποθέσεις στις οποίες βασίζει τις εκτιμήσεις της, μεταξύ των οποίων η υπόθεση ότι ο πωλητής είναι πρόθυμος να προβεί στην πώληση και ότι το ακίνητο μπορεί να διατεθεί σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα.

Η OPAK εκτίμησε την αξία του ακινήτου με βάση το γεγονός ότι δεν καλυπτόταν από σχέδιο πολεοδομίας, αλλά γενικά προοριζόταν

μόνο για βιομηχανικές χρήσεις. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η προταθείσα χρήση γης ως βιομηχανικός χώρος αποσύρθηκε πριν από την υπογραφή της σύμβασης, λόγω αντιρρήσεων της Εθνικής Υπηρεσίας Οδικού Δικτύου (45). Το σχέδιο χρήσεων γης που εκδόθηκε αργότερα, σύμφωνα με την OPAK, ήταν πολύ διαφορετικό από το σχέδιο το οποίο είχε αποσυρθεί, εφόσον η περιοχή ορίστηκε ότι προορίζεται για αθλητικούς σκοπούς και όχι για βιομηχανική χρήση.

Η έκθεση ορίζει ότι «η τιμή πώλησης είναι η τιμή την οποία είναι πρόθυμοι να καταβάλουν κατά την ημερομηνία της εκτίμησης της αξίας αρκετοί ανεξάρτητοι εν δυνάμει αγοραστής που ενδιαφέρονται για το ακίνητο». Σε αντίθεση με την εκτίμηση της αξίας των ακινήτων που μεταβιβάστηκαν στην Grunnsteinen, η OPAK δεν εφάρμοσε, στην περίπτωση της Hålandsmarka, τη μέθοδο υπολογισμού με βάση την αξία της γης ή κάποια από τις μεθόδους που προτιμά η NTF όσον αφορά τις κτιριακές εγκαταστάσεις. Αντίθετα, η αξία καθορίστηκε με αξιολόγηση αναφοράς με συγκρίσιμα οικόπεδα που πωλήθηκαν στην περιοχή (συγκρίσιμες τιμές πώλησης).

Η OPAK αναφέρει ότι οι συγκρίσιμες τιμές στην αγορά κυμαίνονται από 80 NOK ανά τετραγωνικό μέτρο (πώληση μεταξύ ιδιώτη και του δήμου) έως και 115 NOK ανά τετραγωνικό μέτρο (πώληση μεταξύ δύο ιδιωτών). Η OPAK αναφέρει επίσης και μια απόφαση επανεκτίμησης της αξίας στο Stavanger, βάσει της οποίας η αξία ορίστηκε σε 140 NOK ανά τετραγωνικό μέτρο για οικόπεδα που προορίζονται για την κατασκευή κατοικιών σε μια πολύ κεντρική τοποθεσία. Σύμφωνα με την OPAK, αυτό θα αντιστοιχούσε σε τιμή περίπου 90 NOK ανά τετραγωνικό μέτρο για την υπό εξέταση βιομηχανική ζώνη. Η OPAK αναγνωρίζει ότι οι συνθήκες της αγοράς χαρακτηρίζονται από αβεβαιότητα και, ως εκ τούτου, προτείνει η αγοραία αξία να θεωρηθεί ότι κυμαίνεται μεταξύ 80 και 100 NOK ανά τετραγωνικό μέτρο, ή μεταξύ 4 510 000 και 5 636 000 για τη συνολική επιφάνεια. Με βάση τα ανωτέρω, η εκτίμηση της OPAK για την τιμή πώλησης λαμβάνει υπόψη τη μέση τιμή, δηλαδή 5 100 000 NOK.

Στην απόφασή της να κινήσει διαδικασία, η Αρχή δίσταζε να βασιστεί στη σύγκριση που πραγματοποίησε η δημοτική αρχή με τις αξίες άλλων ακινήτων στην περιοχή διότι, μεταξύ άλλων, θεώρησε ότι, παρά τις αντιρρήσεις της δημόσιας υπηρεσίας οδικού δικτύου, το σχέδιο χρήσεων γης για την περιοχή είχε ήδη εγκριθεί και, ως εκ τούτου, θα ήταν λάθος να συγκρίνει τα εν λόγω ακίνητα με περιοχές για τις οποίες υπήρχε ήδη σχέδιο χρήσεων γης. Εντούτοις, οι νορβηγικές αρχές έχουν επισημάνει, στις παρατηρήσεις τους για την απόφαση να κινήσει η διαδικασία, ότι οι αντιρρήσεις της δημόσιας υπηρεσίας οδικού δικτύου ήταν γνωστές όταν πραγματοποιήθηκε η πώληση και ότι, κατά συνέπεια, δεν υπήρχε σχέδιο χρήσεων γης. Επίσης σχέδιο χρήσεων γης για την περιοχή εγκρίθηκε μόλις τον Αύγουστο του 2007, δηλαδή δύο έτη μετά την πώληση, βάσει του οποίου η περιοχή χαρακτηρίστηκε ζώνη αθλητικών δραστηριοτήτων. Αν και τα συμβαλλόμενα μέρη δεν γνώριζαν τη στιγμή της συναλλαγής τη μετέπειτα αλληλουχία των γεγονότων, τα γεγονότα αυτά ενισχύουν το συμπέρασμα ότι η απόσυρση του αρχικού σχεδίου χρήσεων γης ήταν πραγματικό γεγονός και ότι εύλογα θα αναμενόταν σημαντικές αλλαγές.

Κατά συνέπεια, η Αρχή θεωρεί ότι είναι αποδεκτές οι υποθέσεις στις οποίες βασίστηκε η έκθεση της OPAK, δηλαδή ότι κατά τη στιγμή της πώλησης δεν ίσχυε κανένα πολεοδομικό σχέδιο.

(45) Ρήτρα 1, τμήμα 3 του συμβολαίου πώλησης, αριθ. αναφοράς 428860.



Αναφορικά με τη μέθοδο εκτίμησης της αξίας που εφάρμοσε η ΟΡΑΚ, η Αρχή επισημαίνει ότι η μέθοδος των συγκρίσιμων τιμών πώλησης θα ήταν λιγότερο ακριβής από τις άλλες μεθόδους που περιγράφει η ΝΤΦ, εφόσον λαμβάνονται σε μικρότερο βαθμό υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και η αναμενόμενη χρήση του ακινήτου. Παρ' όλα αυτά, από τις αξιολογήσεις της ΟΡΑΚ η Αρχή κατανοεί ότι, επειδή η μέθοδος εκτίμησης με βάση την αξία της γης συνδέεται στενά με τη μέγιστη επιτρεπόμενη εκμετάλλευση της γης, δεν είναι εύχρηστη όταν υπάρχει σχέδιο χρήσεων γης. Από αυτή την άποψη, πρέπει να αναφερθεί ότι η ΝΤΦ αναφέρει επίσης τις συγκριτικές τιμές πώλησης ως μία από τις αποδεκτές μεθόδους για την αποτίμηση της αξίας της βιομηχανικής γης <sup>(46)</sup>.

Με βάση τα ανωτέρω, η Αρχή κρίνει ότι η έκθεση της ΟΡΑΚ πρέπει να θεωρηθεί ότι βασίζεται σε γενικά αποδεκτούς δείκτες και προδιαγραφές εκτίμησης της αξίας.

### 3.2. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΓΙΑ ΤΟ ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΩΛΗΣΗ ΤΟΥ ΑΚΙΝΗΤΟΥ αριθ. 4/165 ΣΤΗΝ BRYNE INDUSTRI-PARK

Η τιμή πώλησης στην Bryne Industripark ήταν 4 700 000 NOK. Η τιμή αυτή είναι στο κατώτερο επίπεδο του εύρους τιμών που όρισε η ΟΡΑΚ (από 4 510 000 έως 5 636 000 NOK) και ελαφρώς χαμηλότερη από την εκτιμηθείσα τιμή πώλησης των 5,1 εκατ. NOK.

Κατά πάγια νομολογία του Πρωτοδικείου, η Αρχή, όταν εξετάζει αποτιμήσεις αξίας οι οποίες υποβάλλονται στο πλαίσιο μιας διαδικασίας κρατικής ενίσχυσης αναφορικά με την πώληση γηπέδων και κτιρίων από δημόσιες αρχές «πρέπει να εξετάζει αν [η τιμή πώλησης] διαφέρει σε τέτοιο βαθμό ώστε να μπορεί να συναχθεί η ύπαρξη πλεονεκτήματος» <sup>(47)</sup> (προστίθεται η έμφαση). Επιπλέον, η υπό εξέταση συναλλαγή αφορά μη δομημένη γη η οποία δεν καλύπτεται από σχέδιο χρήσεων γης, η αξία της οποίας, σύμφωνα με την ΟΡΑΚ, δεν είναι δυνατό να προσδιοριστεί με βεβαιότητα. Έτσι, η πραγματική αγοραία αξία του ακινήτου θα μπορούσε να βρίσκεται στο χαμηλότερο άκρο του εύρους τιμών που προσδιόρισε η ΟΡΑΚ, η οποία θα αντιστοιχούσε στην τιμή που πράγματι κατέβαλε η Bryne Industripark. Με βάση τα ανωτέρω, η Αρχή συμπεραίνει ότι δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η πώληση του ακινήτου προσέδωσε πλεονέκτημα στην Bryne Industripark κατά την έννοια των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων.

Συνεπώς, η εν λόγω συναλλαγή δεν συνεπάγεται τη χορήγηση κρατικής ενίσχυσης στην Bryne Industripark, κατά την έννοια του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ.

### 4. Η ΠΩΛΗΣΗ ΤΩΝ ΑΚΙΝΗΤΩΝ ΥΠ αριθ. 2/70 ΚΑΙ 2/32 (ΣΤΑΔΙΟ BRYNE) ΣΤΗΝ BRYNE FK

Στην απόφαση να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας, η Αρχή εξέφρασε αμφιβολίες αν η μεταβίβαση του ακινήτου στην Bryne FK σε μηδενική τιμή πραγματοποιήθηκε με βάση τους όρους της αγοράς. Επιπλέον, η Αρχή θεώρησε ότι η Bryne FK, με βάση τα στοιχεία που είχε στη διάθεσή της εκείνη τη στιγμή, ήταν πιθανό

να εμπίπτει στον ορισμό μιας επιχείρησης με βάση τις διατάξεις περί κρατικών ενισχύσεων, η οποία ασκεί οικονομικές δραστηριότητες ικανές να επηρεάσουν τις εμπορικές συναλλαγές εντός του ΕΟΧ. Βάσει των ανωτέρω, η Αρχή υιοθέτησε αρχικά την άποψη ότι η συναλλαγή θα μπορούσε να εμπεριέχει κρατικούς πόρους, ότι προσέδωσε πλεονέκτημα σε μια επιχείρηση και μπορούσε να επηρεάσει τις συναλλαγές στο εσωτερικό του ΕΟΧ.

Με την επίσημη διαδικασία της έρευνας τέθηκαν στη διάθεση της Αρχής νέα στοιχεία.

Στις παρατηρήσεις τους για την απόφαση να κινήσει επίσημη διαδικασία έρευνας και απαντώντας στην εντολή παροχής πληροφοριών της Αρχής, οι νορβηγικές αρχές υπέβαλαν, πρώτον, εκτίμηση της αξίας των μεταβιβασθέντων ακινήτων και, δεύτερον, περισσότερα στοιχεία σχετικά με την οργανωτική δομή του ποδοσφαιρικού σωματείου την περίοδο που πραγματοποιήθηκε η συναλλαγή. Όσον αφορά την οργανωτική δομή, επισημάνθηκε ότι το σωματείο αποτελούνταν από δύο νομικές οντότητες. Την Bryne ASA και την Bryne FK.

### 4.1. ΚΡΑΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

Βάσει του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ, για να θεωρηθεί ότι ένα μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση πρέπει να χορηγείται από το κράτος ή με κρατικούς πόρους.

Η Αρχή υπενθυμίζει ότι, κατά πάγια νομολογία, η έννοια της ενίσχυσης είναι ευρύτερη από την έννοια της επιδοτήσεως, διότι δεν περιλαμβάνει μόνο τις θετικές παροχές, αλλά και τις παρεμβάσεις εκείνες οι οποίες, ανεξαρτήτως μορφής, ελαφρύνουν τις επιβαρύνσεις που κανονικώς βαρύνουν τον προϋπολογισμό μιας επιχείρησης και οι οποίες κατά συνέπεια, μπορεί να είναι επιδοτήσεις με τη στενή έννοια του όρου, είναι της ίδιας φύσεως ή έχουν τα ίδια αποτελέσματα <sup>(48)</sup>. Η απώλεια εσόδων από το κράτος στο πλαίσιο μιας πώλησης με την αγοραία αξία εμπίπτει επίσης στην έννοια των κρατικών πόρων.

Κατά συνέπεια, για να προσδιοριστεί αν η πώληση των ακινήτων υπ' αριθ. 2/70 και 2/32 στην Bryne FK ενείχε κρατικούς πόρους, πρέπει να καθοριστεί η αγοραία αξία αυτών των ακινήτων. Εάν η δημοτική αρχή πωλούσε τα ακίνητα αυτά σε τιμή χαμηλότερη από την αγοραία αξία τους, θα είχαν αναλωθεί κρατικοί πόροι υπό μορφή απώλειας εσόδων.

Οι νορβηγικές αρχές υπέβαλαν εκτίμηση της αξίας του ακινήτου στο οποίο υπήρχε το στάδιο, η οποία πραγματοποιήθηκε από την ΟΡΑΚ. Όπως προαναφέρθηκε, η εκτίμηση της αξίας πρέπει να εξετάζεται σε σχέση με τις κατευθυντήριες γραμμές της Αρχής.

<sup>(46)</sup> Βλέπε υποσημείωση 42.

<sup>(47)</sup> Προμνημονευθείσα υπόθεση T-274/01 *Valmont*, σκέψη 45 και συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-127/99, T-129/99 και T-148/99 *Diputació Foral de Alava* [2002] Συλλογή II-01275, σκέψη 85.

<sup>(48)</sup> Βλέπε ειδικότερα, υπόθεση C-143/99 *Adria-Wien Pipeline* και *Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke* [2001] Συλλογή I-8365, σκέψη 38- υπόθεση C-501/00 *Ισπανία κατά Επιτροπής* [2004] Συλλογή I-6717, σκέψη 90, και υπόθεση C-66/02 *Ιταλία κατά Επιτροπής* [2005] Συλλογή I-0000, σκέψη 77.

### Ευυπόληπτος ανεξάρτητος εκτιμητής στοιχείων ενεργητικού

Αξιολογώντας την έκθεση, η Αρχή επισημαίνει ότι η υπό εξέταση εκτίμηση διενεργήθηκε από τον ίδιο εκτιμητή στοιχείων ενεργητικού, OPAK/κ. Aarsheim. Η Αρχή έχει ήδη συμπεράνει ότι η OPAK και ο κ. Aarsheim πληρούν την απαίτηση των κατευθυντήριων γραμμών ο εκτιμητής στοιχείων ενεργητικού να είναι ευυπόληπτος. Επιπλέον, η Αρχή δεν έχει λόγο να θεωρήσει ότι ο κ. Aarsheim δεν διενήργησε αμερόληπτα την εκτίμηση.

### Αποτίμηση της αγοραίας αξίας με βάση γενικά αποδεκτούς δείκτες και προδιαγραφές εκτίμησης

Λόγω του ειδικού χαρακτήρα του υπό εξέταση ακινήτου, είναι απαραίτητο να εξεταστεί διεξοδικότερα η μέθοδος που εφαρμόστηκε, προκειμένου να προσδιοριστεί αν η εκτίμηση πραγματοποιήθηκε με βάση γενικά αποδεκτούς δείκτες και προδιαγραφές εκτίμησης.

Η εκτίμηση περιέχει, πρώτον, περιγραφή της τρέχουσας χρήσης γης που περιλαμβάνει ένα ποδοσφαιρικό γήπεδο, στίβο, γήπεδα προπόνησης, ένα περίπτερο και κλειστές αίθουσες προπόνησης. Η περιοχή είναι χαρακτηρισμένη ως ζώνη αθλητικών χρήσεων στο ισχύον χωροταξικό σχέδιο της 28ης Οκτωβρίου 1997. Η OPAK αναφέρει ότι, ως αφετηρία, η αξία του γηπέδου πρέπει να υπολογισθεί με βάση τον επιτρεπόμενο συντελεστή δόμησης του ακινήτου. Η OPAK διαπιστώνει, ωστόσο, εφόσον έχουν ήδη κατασκευαστεί οι αθλητικές εγκαταστάσεις στο ακίνητο και, κατά συνέπεια, δεν υπάρχει περαιτέρω δυνατότητα εκμετάλλευσης, πρέπει να εφαρμοστεί μια διαφορετική μέθοδος. Επειδή το στάδιο έχει λάβει κεφάλαια από τυχερά παιχνίδια<sup>(49)</sup>, η OPAK παραπέμπει στους όρους που διέπουν αυτά τα κεφάλαια, βάσει των οποίων οι εγκαταστάσεις πρέπει να παραμένουν ανοικτές και να χρησιμοποιούνται για 40 έτη. Διαφορετικά, τα ποσά αυτά πρέπει να επιστραφούν. Επιπλέον, για να είναι δυνατή η εκτίμηση της αξίας της γης βάσει εναλλακτικού σχεδίου χρήσεων γης, θα έπρεπε να είναι γνωστοί οι όροι αυτού του σχεδίου. Με βάση τα ανωτέρω, η OPAK συμπεραίνει ότι το στάδιο μπορεί να εκτιμηθεί μόνο ως ακίνητο για αθλητικές εγκαταστάσεις. Η εκτίμηση αυτή βασίζεται, συνεπώς, σε σύγκριση με βιομηχανική γη που έχει πωληθεί στην περιοχή και έχει συναχθεί το συμπέρασμα ότι με το ισχύον σχέδιο χρήσεων γης δεν υπάρχουν εμπορικές περιοχές που να αποφέρουν έσοδα. Η OPAK συμπεραίνει ότι η αγοραία αξία του ακινήτου κυμαίνεται από 2 385 000 NOK έως 2 915 000 NOK και εκτιμά την τιμή πώλησης σε 2 650 000 NOK.

Η Αρχή επισημαίνει, καταρχήν, ότι η εκτίμηση δεν βασίζεται σε καμία από τις προτεινόμενες μεθόδους που ορίζει η ένωση των Νορβηγικών εκτιμητών στοιχείων ενεργητικού. Ούτε βασίζεται σε άμεση σύγκριση με ομοειδή ακίνητα.

Η Αρχή αναγνωρίζει, ωστόσο, ότι ένα ποδοσφαιρικό στάδιο αποτελεί μοναδικό είδος ακινήτου και, υπό αυτή την έννοια, είναι δύσκολο να συγκριθεί άμεσα με άλλους τύπους ακινήτων. Επιπλέον, η Αρχή θεωρεί ότι, δεδομένης της απουσίας εναλλακτικού σχεδίου χρήσης γης και του οικονομικού μειονεκτήματος που προκύπτει

από την υποχρέωση επιστροφής κεφαλαίων σε περίπτωση αλλαγής της χρήσης γης, μια εκτίμηση της αξίας που βασίζεται στο ισχύον σχέδιο χρήσεων γης θα αντανακλούσε με τον καλύτερο τρόπο την αξία του μεταβιβασθέντος ακινήτου. Τέλος, η Αρχή αναγνωρίζει τη δυσκολία που ενέχουν οι εκτιμήσεις της αξίας ακινήτων τα οποία χαρακτηρίζονται ζώνες για αθλητικές δραστηριότητες και, με βάση τις ισχύουσες διατάξεις για τις χρήσεις γης, δεν είναι δυνατό να χρησιμοποιηθούν για εμπορική χρήση που αποφέρει έσοδα. Υπό αυτές τις περιστάσεις, η Αρχή θεωρεί αποδεκτή τη μέθοδο που εφάρμοσαν η OPAK και ο κ. Aarsheim για την εκτίμηση της αγοραίας αξίας, αν και η τιμή αυτή περιβάλλεται αναπόφευκτα από αβεβαιότητα. Παραδείγματος χάρι, η Αρχή θεωρεί ότι η αγοραία αξία μπορεί να είναι πολύ χαμηλότερη λόγω του γεγονότος ότι το σωματείο είχε συνάψει ήδη σύμβαση μίσθωσης του ακινήτου η οποία, κατά συνέπεια, θα συνιστούσε επιβάρυνση του ακινήτου για οποιονδήποτε άλλο αγοραστή. Με αυτές τις επιφυλάξεις, η Αρχή θεωρεί ότι η έκθεση είναι επαρκώς αναλυτική και τεκμηριωμένη για να διαπιστωθεί, με επαρκή βαθμό βεβαιότητας, ποια θα ήταν η αξία του ακινήτου.

Εφόσον ο Δήμος Time μεταβίβασε το ακίνητο στην Bryne FK με μηδενικό τίμημα, ενώ είχε εκτιμήσει την αξία του ακινήτου σε περίπου 2 650 000 NOK, η Αρχή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι υπήρξαν κρατικοί πόροι σε αυτή τη συναλλαγή.

## 4.2. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ ΠΡΟΣ ΟΦΕΛΟΣ ΜΙΑΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

### α) Η ύπαρξη οικονομικού πλεονεκτήματος

Εφόσον το ακίνητο μεταβιβάστηκε στην Bryne FK με μηδενικό τίμημα, υπάρχει σαφής διαφορά ανάμεσα στην καταβληθείσα τιμή και την πιθανή αγοραία αξία του ακινήτου. Η Αρχή συμπεραίνει, συνεπώς, ότι η συναλλαγή αποφέρει οικονομικό πλεονέκτημα στην Bryne FK, εφόσον το σωματείο δεν όφειλε να καταβάλει την αγοραία αξία του ακινήτου.

### β) Η Bryne FK ως επιχείρηση με βάση τις διατάξεις περί κρατικών ενισχύσεων

Στη συνέχεια, πρέπει να αξιολογηθεί αν η Bryne FK πρέπει να θεωρηθεί επιχείρηση βάσει των διατάξεων περί κρατικών ενισχύσεων. Για το σκοπό αυτό, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι η έννοια μιας επιχείρησης συμπεριλαμβάνει κάθε οντότητα που ασκεί μια οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς αυτής της οντότητας και τον τρόπο χρηματοδότησής της, και ότι κάθε δραστηριότητα που συνίσταται στην προσφορά αγαθών και υπηρεσιών σε μια δεδομένη αγορά είναι οικονομική δραστηριότητα<sup>(50)</sup>.

Η Bryne FK διαθέτει επαγγελματική ή ημιεπαγγελματική ομάδα η οποία αγωνίζεται σήμερα στη Β' Εθνική και την περίοδο που πραγματοποιήθηκε η συναλλαγή αγωνιζόταν στην Α' Εθνική. Ο προκαταρκτικός χαρακτηρισμός της Bryne FK ως επιχείρησης στην απόφαση της Αρχής να κινήσει τη διαδικασία βασίζονταν στο γεγονός ότι ορισμένες από τις δραστηριότητές της, ιδίως η πώληση και αγορά επαγγελματιών ποδοσφαιριστών, η παροχή υπηρεσιών

<sup>(49)</sup> Τα έσοδα από τυχερά παιχνίδια είναι τα έσοδα της κρατικής εταιρείας στοιχημάτων Norsk Tipping. Σύμφωνα με τους κανόνες που θέσπισε το Υπουργείο Πολιτισμού και Θρησκευτικών Υποθέσεων, οι εγκαταστάσεις αυτές πρέπει να παραμείνουν ανοικτές επί 40 έτη από την ημερομηνία της ολοκλήρωσης. Βλέπε φυλλάδιο «Om tilskudd til anlegg for idrett og fysisk aktivitet – 2008», κεφάλαιο 4.9, [http://www.regjeringen.no/urpload/KKD/Idrett/V-0732B\\_web.pdf](http://www.regjeringen.no/urpload/KKD/Idrett/V-0732B_web.pdf)

<sup>(50)</sup> Βλέπε απόφαση του Δικαστηρίου ΕΖΕΣ στην υπόθεση E-5/07, *Private Barmehagers Landsforbund* κατά *Εποπτεύουσας Αρχής ΕΖΕΣ*, σκέψη 78, και υπόθεση C-218/00 *Cisal* [2002] Συλλογή I-691, σκέψη 23,

αναψυχής με μορφή ποδοσφαιρικών αγώνων και η προσφορά διαφημιστικού χώρου, θεωρήθηκε ότι προσφέρονταν σε μια αγορά και, κατά συνέπεια, ήταν οικονομικής φύσης. Η Αρχή θεωρεί ότι κατά την επίσημη διαδικασία έρευνας δεν υποβλήθηκαν νέα επιχειρήματα που θα μπορούσαν να μεταβάλουν αυτό το συμπέρασμα. Συνεπώς, πρέπει να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι, όσον αφορά αυτές τις δραστηριότητες, η Bryne FK είναι επιχείρηση με βάση τις διατάξεις περί κρατικών ενισχύσεων.

Η Αρχή επισημαίνει, ωστόσο, ότι το 89 % του συνόλου των δραστηριοτήτων της Bryne FK, που μετράται σε ώρες δραστηριότητας, αφορά μη επαγγελματικές ποδοσφαιρικές δραστηριότητες, ιδίως τη διοργάνωση παρόμοιων δραστηριοτήτων για παιδιά και νέους<sup>(51)</sup>.

Κατά πάγια νομολογία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, η άσκηση αθλητικών δραστηριοτήτων υπόκειται στο δίκαιο του ΕΟΧ μόνο στον βαθμό που συνιστά οικονομική δραστηριότητα κατά την έννοια της συμφωνίας για τον ΕΟΧ. Αυτό ισχύει και για τις δραστηριότητες επαγγελματιών ή ημιεπαγγελματιών ποδοσφαιριστών οι οποίες προσφέρονται στην αγορά<sup>(52)</sup>. Όπως προαναφέρθηκε, οι δραστηριότητες αυτές ήταν συγκεντρωμένες στο εσωτερικό της εταιρείας Bryne ASA. Από την άλλη πλευρά, οι δραστηριότητες που πρόσφερε η Bryne FK σε 600 νέους ποδοσφαιριστές στο σωματείο ασκούνται σε μη κερδοσκοπική βάση και σε μεγάλο βαθμό με την εθελοντική εργασία γονέων και άλλων προσώπων<sup>(53)</sup>.

Στη συνέχεια, πρέπει να επισημανθεί ότι, σύμφωνα με τις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής έχει καθιερωθεί ότι η παροχή παρόμοιων αθλητικών δραστηριοτήτων προς όφελος παιδιών και νέων δεν συνιστά οικονομική δραστηριότητα κατά την έννοια των διατάξεων περί κρατικών ενισχύσεων. Σε μια υπόθεση η οποία αφορούσε τη χορήγηση δημόσιας ενίσχυσης σε αθλητικές δραστηριότητες που διοργανώνουν επαγγελματικά αθλητικά σωματεία για νέους στη Γαλλία, η Επιτροπή έκρινε ότι η στήριξη της κοινωνικής, ακαδημαϊκής και αθλητικής εκπαίδευσης νέων θα μπορούσε να θεωρηθεί ως γενικό καθήκον του κράτους στον τομέα της εκπαίδευσης. Στο βαθμό που η εκπαίδευση αυτή έλαβε τη θέση αυτού που προηγουμένως ήταν γνωστό ως «αθλητικές σπουδές», ενώ διατηρεί τα γενικά χαρακτηριστικά και την οργάνωσή της, η εν λόγω στήριξη θα ήταν προς όφελος δραστηριοτήτων στον τομέα της εκπαίδευσης και, κατά συνέπεια, εκτός του πεδίου του ανταγωνισμού. Επιπλέον, ορισμένες από τις ενισχυόμενες δραστηριότητες αποσκοπούσαν στη μείωση της βίας μεταξύ των φιλάθλων και δραστηριοτήτες γειτονιάς. Η Επιτροπή έκρινε ότι οι δραστηριότητες αυτές θα μπορούσαν να συμβάλουν στην αγωγή των πολιτών με την ευρεία έννοια του όρου. Έτσι, συμπέρανε ότι τα εν λόγω μέτρα ήταν συγκρίσιμα με εκπαιδευτικές δραστηριότητες που υπάγονται στην ευθύνη του εθνικού εκπαιδευτικού συστήματος, το οποίο είναι ένα από τα γενικά καθήκοντα του κράτους<sup>(54)</sup>.

Ως προς αυτό, πρέπει να αναφερθεί ότι η Νορβηγική Ποδοσφαιρική Ομοσπονδία (NFF) έχει επισημάνει ότι, καταρχήν, υπόκειται στην ευθύνη του δημόσιου τομέα να προφέρει και να οργανώνει αθλη-

τικές δραστηριότητες για παιδιά και νέους στο τοπικό περιβάλλον τους. Τα τοπικά σωματεία, σε συνεργασία με τις τοπικές αρχές και την Ομοσπονδία, έχουν αναλάβει σημαντική ευθύνη για τη δημιουργία εγκαταστάσεων και τη διοργάνωση δραστηριοτήτων σε όλα τα επίπεδα. Επιπλέον, η NFF επισημάνει ότι οι νορβηγικές αρχές έχουν επανειλημμένα υπογραμμίσει τη θετική συνεισφορά του ποδοσφαίρου ως μηχανισμού κοινωνικής ένταξης<sup>(55)</sup>.

Εφόσον τα σωματεία, όπως επισημάνει η NFF, διοργανώνουν ποδοσφαιρικές δραστηριότητες για παιδιά και νέους και παρέχουν με τον τρόπο αυτό συμπληρωματική εκπαίδευση στον τομέα του αθλητισμού και μια δυνατότητα κοινωνικής ένταξης και κινητικότητας, η Αρχή θεωρεί ότι οι ποδοσφαιρικές δραστηριότητες αναψυχής που οργάνωνε η Bryne FK μπορεί να θεωρηθούν ως άσκηση ενός καθήκοντος προς όφελος του γενικού συμφέροντος, συγκρίσιμου με τις εκπαιδευτικές δραστηριότητες. Έτσι, οι δραστηριότητες αυτές δεν συνιστούν οικονομικές δραστηριότητες κατά την έννοια των διατάξεων της συμφωνίας για τον ΕΟΧ περί κρατικών ενισχύσεων.

Με βάση τα ανωτέρω, η Αρχή συμπεραίνει ότι, όσον αφορά τις μη επαγγελματικές της δραστηριότητες, η Bryne FK δεν μπορεί να θεωρηθεί επιχείρηση κατά την έννοια των διατάξεων περί κρατικών ενισχύσεων.

#### γ) Μη ύπαρξη οφέλους για τις οικονομικές δραστηριότητες του σωματείου

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαπίστωσε ότι, όταν ένα αθλητικό σωματείο ασκεί και οικονομικές και μη οικονομικές δραστηριότητες, δεν υφίσταται κρατική ενίσχυση, εάν το σωματείο εγγυάται, με τη χωριστή λογιστική καταγραφή των δραστηριοτήτων αυτών, ότι οι οικονομικές δραστηριότητες δεν αποκομίζουν κανένα πλεονέκτημα<sup>(56)</sup>. Στη συνέχεια πρέπει, συνεπώς, να αξιολογηθεί αν το πλεονέκτημα που συνίσταται στη μεταβίβαση ενός περιουσιακού στοιχείου σε τιμή χαμηλότερη από την εκτιμώμενη αγοραία αξία, ωφέλησε πράγματι τις οικονομικές δραστηριότητες του σωματείου.

Καταρχάς, πρέπει να επισημανθεί ότι το σωματείο, την εποχή που πραγματοποιήθηκε η συναλλαγή, αποτελούνταν από δύο νομικές οντότητες, την Bryne FK και την Bryne Fotball ASA. Ο επιμερισμός καθηκόντων και οι οικονομικές σχέσεις μεταξύ των δύο οντοτήτων καθορίστηκαν σε συμφωνία συνεργασίας που συνήψαν το σωματείο και η εταιρεία το 2000.

Βάσει της συμφωνίας συνεργασίας μεταξύ των δύο οντοτήτων, η Bryne Fotball ASA ήταν υπεύθυνη για την άσκηση οικονομικών δραστηριοτήτων, όπως οι συμφωνίες χορηγιών, η πώληση τηλεοπτικών δικαιωμάτων και δικαιωμάτων από τα μέσα μαζικής επικοινωνίας, η διάθεση διαφημιστικού χώρου στο στάδιο, η πώληση και χορήγηση αδειών εκμετάλλευσης ενδυμάτων και αξεσουάρ για φιλάθλους και η εμπορική εκμετάλλευση των ποδοσφαιριστών και της επωνυμίας και του λογότυπου του σωματείου, οι πωλήσεις εισιτηρίων για τους εντός έδρας αγώνες του σωματείου και η συμφωνία σχετικά με τα παιχνίδια τύπου bingo (ρήτρα 2.1).

<sup>(51)</sup> Αριθ. αναφοράς 485026 (παρατηρήσεις τρίτων μερών από την Bryne FK.)

<sup>(52)</sup> Υπόθεση 13-76, *Donà κατά Mantero* [1976] Συλλογή 1333, σκέψη 12.

<sup>(53)</sup> Αριθ. αναφοράς 485026 (παρατηρήσεις τρίτων μερών από την Bryne fotballklubb).

<sup>(54)</sup> Υπόθεση N 118/00 Δημόσιες επιδοτήσεις στα αθλητικά επαγγελματικά σωματεία (Γαλλία).

<sup>(55)</sup> Αριθ. αναφοράς 484855, παρατηρήσεις τρίτων μερών από τη Νορβηγική Ποδοσφαιρική Ομοσπονδία, της 3ης Ιουλίου 2008.

<sup>(56)</sup> Βλέπε απόφαση της Επιτροπής στην προαναφερθείσα υπόθεση N 118/00.



Η Bryne FK, από την άλλη μεριά, ήταν υπεύθυνη για όλες τις αθλητικές δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένων των προπονήσεων και αγώνων για όλες τις επίσημες υποχρεώσεις βάσει των αθλητικών κανονισμών της NFF, για διάφορες δραστηριότητες που συνδέονται με την άντληση κεφαλαίων για τις μη επαγγελματικές δραστηριότητες του σωματείου και για τη λειτουργία του σταδίου, με εξαίρεση τη διαφήμιση.

Αν και η Bryne FK ήταν επίσημα ο εργοδότης των επαγγελματιών ποδοσφαιριστών και του βοηθητικού προσωπικού και το επίσημα συμβαλλόμενο μέρος των συμφωνιών σχετικά με την πώληση, την αγορά και τον δανεισμό ποδοσφαιριστών, όλες οι οικονομικές υποχρεώσεις σε σχέση με αυτά <sup>(57)</sup> ασκούνταν από την Bryne Football ASA. Τα καθαρά κέρδη μετά την κάλυψη των οικονομικών εξόδων παρέμεναν στην Bryne Fotball ASA (ρήτρα 4.2). Τέλος, το διοικητικό προσωπικό προσλαμβάνονταν και πληρώνονταν από την Bryne Fotball ASA (ρήτρα 5.1).

Βάσει της συμφωνίας, το στάδιο υπαγόταν στην ευθύνη της Bryne FK. Η Bryne Fotball ASA έπρεπε να καταβάλλει στην Bryne FK 150 000 NOK ετησίως για τη χρήση του σταδίου γενικά και 10 000 NOK για κάθε επίσημο αγώνα (ρήτρα 4.2). Η Bryne Fotball ASA έπρεπε επίσης να καταβάλλει στην Bryne FK ετήσιο τίμημα για το δικαίωμα εκμετάλλευσης της επωνυμίας και του λογότυπου του σωματείου και την εμπορική εκμετάλλευση των ποδοσφαιριστών (ρήτρα 4.3). Ακόμα, όποτε η επαγγελματική ομάδα χρησιμοποιούσε περιουσιακά στοιχεία της ιδιοκτησίας της Bryne FK, όπως το στάδιο και η επωνυμία και το λογότυπο του σωματείου, το σωματείο έπρεπε να αμειφθεί. Η Bryne FK βεβαιώνει στα στοιχεία που υπέβαλε στην Αρχή ότι η αμοιβή αυτή ήταν σύμφωνη με τα δεδομένα της αγοράς, αν και δεν υπέβαλε κανένα έγγραφο σχετικά με τον υπολογισμό αυτής της αμοιβής.

Βάσει της συμφωνίας συνεργασίας, μπορεί να θεωρηθεί ότι η Bryne FK ασκεί ορισμένες συμπληρωματικές δραστηριότητες άντλησης κεφαλαίων, συγκεκριμένα με τη μίσθωση του σταδίου και της επωνυμίας και του λογότυπου της στην Bryne Fotball ASA. Από τη φύση τους, μπορεί οι δραστηριότητες αυτές, ως ζήτημα αρχής, να ασκούνται σε μια αγορά ανταγωνιστικά προς άλλους οικονομικούς φορείς και κατ' επέκταση να εμπίπτουν στον ορισμό της οικονομικής δραστηριότητας. Στην προκειμένη περίπτωση, ωστόσο, η καταβολή τιμήματος από την εταιρεία περιορισμένης ευθύνης για τη χρήση του σταδίου και της επωνυμίας και του λογότυπου του σωματείου είχε ως αποτέλεσμα να διασφαλιστεί πράγματι ότι καμία χρηματοδότηση δεν είχε στόχο να αποφέρει οικονομικό όφελος στις ποδοσφαιρικές δραστηριότητες αναψυχής οι οποίες είχαν συμπληρωματικό χαρακτήρα προς τις επαγγελματικές ποδοσφαιρικές δραστηριότητες. Έτσι, τα έσοδα που ελάμβανε η Bryne FK μέσω αυτής της συμφωνίας, φαίνεται ότι διοχετεύονταν σε μη επαγγελματικές ποδοσφαιρικές δραστηριότητες που διεξάγονταν στο εσωτερικό της Bryne FK.

Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι όλα τα έξοδα που αφορούν την επαγγελματική ομάδα καταβάλλονταν από την Bryne Fotball ASA και, όταν η επαγγελματική ομάδα χρησιμοποιεί περιουσιακά στοιχεία που ανήκουν στην Bryne FK, το σωματείο πρέπει να αποζημιώνεται. Πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι όλες οι εμπορικές δραστηριότητες (π.χ. διαφήμιση κ.λπ.) που συνδέονται με το επαγγελ-

ματικό ποδόσφαιρο ασκούνται εντός της Bryne Fotball ASA <sup>(58)</sup>. Όπως προαναφέρθηκε, βάσει της συμφωνίας με τον Δήμο Time, το γήπεδο του σταδίου δόθηκε στην Bryne FK και όχι στην Bryne Fotball ASA. Υπό αυτές τις περιστάσεις, η Αρχή συμπεραίνει ότι η συμφωνία συνεργασίας διασφαλίζει ότι κάθε ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Bryne FK δεν συνιστούσε οικονομικό όφελος των επαγγελματικών ποδοσφαιρικών δραστηριοτήτων ή άλλων εμπορικών δραστηριοτήτων που συνδέονται με αυτές, εφόσον οι εν λόγω εμπορικές δραστηριότητες καταγράφονταν χωριστά από τις δραστηριότητες της Bryne FK.

Ακόμη, η Αρχή επισημαίνει ότι η Bryne FK ανέφερε ότι όλες οι δικές της δραστηριότητες πραγματοποιούνται στο χώρο του σταδίου, εκ των οποίων οι μη επαγγελματικές δραστηριότητες αντιπροσωπεύουν το 89 τοις εκατό. Αυτό σημαίνει ότι το εν λόγω περιουσιακό στοιχείο χρησιμοποιείται κατά κύριο λόγο για ίδιες βασικές δραστηριότητες του σωματείου, δηλαδή την προσφορά ποδοσφαιρικών δραστηριοτήτων αναψυχής στην τοπική κοινότητα, και κυρίως σε παιδιά και σε νέους.

Υπό αυτές τις περιστάσεις, η Αρχή διαπιστώνει ότι οι δραστηριότητες της Bryne FK που παράγουν έσοδα έχουν σαφώς βοηθητικό και δευτερεύοντα χαρακτήρα σε σχέση με τον κύριο στόχο του σωματείου <sup>(59)</sup>.

Επιπλέον, όσον αφορά ειδικότερα τη μίσθωση του ποδοσφαιρικού σταδίου, η Αρχή επισημαίνει ότι το εν λόγω στάδιο έχει περιορισμένη χωρητικότητα θέσεων και δεν βρίσκεται σε μεγάλο αστικό κέντρο. Έτσι μπορεί να θεωρηθεί ότι η χρησιμοποίηση του σταδίου δεν αντιπροσωπεύει σημαντικό συμφέρον για άλλους εκτός από την Bryne Fotball ASA, θα παρήγε περιορισμένα έσοδα και, κατά συνέπεια, είναι περιορισμένου ενδιαφέροντος για ιδιώτες επενδυτές που επιδιώκουν το κέρδος. Είναι σημαντικό, όπως ειδικά αναφέρει η έκθεση της ΟΡΑΚ, ότι στο στάδιο αυτό δεν έχουν προσαρτηθεί εμπορικοί χώροι και το στάδιο δεν έχει ανταγωνισμό με εμπορικά κέντρα ή κτίρια γραφείων στην περιοχή.

Την άνοιξη του 2004, δηλαδή περίπου έξι μήνες μετά την πραγματοποίηση της συναλλαγής, η Bryne Fotball ASA διέκοψε τις δραστηριότητές της και οι επαγγελματικές δραστηριότητές της μεταβιβάστηκαν στην Bryne FK. Ακόμη, η Bryne FK επιβεβαίωσε ότι το σωματείο δεν τηρεί χωριστούς λογαριασμούς για τους διαφόρους τύπους δραστηριοτήτων στο εσωτερικό του σωματείου.

<sup>(58)</sup> Από τη συμφωνία συνεργασίας που ίσχυε την περίοδο εκείνη συνάγεται ότι η Bryne Fotball ASA, και όχι η Bryne FK, ήταν υπεύθυνη για τις συμφωνίες χορηγιών, την πώληση τηλεοπτικών δικαιωμάτων και δικαιωμάτων σε μέσα μαζικής επικοινωνίας, την προσφορά διαφημιστικού χώρου στο στάδιο, την πώληση και έκδοση αδειών εκμετάλλευσης ενδυμάτων και αξεσουάρ για φιλάθλους και την εμπορική εκμετάλλευση των ποδοσφαιριστών και της επωνυμίας και του λογότυπου του σωματείου. Επίσης, η Bryne Fotball ASA ήταν υπεύθυνη για την πώληση ειστηριών για τους εντός έδρας αγώνες του σωματείου. Αν και η πώληση και αγορά επαγγελματιών ποδοσφαιριστών περιλαμβάνονταν στα καθήκοντα της Bryne FK όπως και οι ευθύνες στη ρήτρα 2.5 της συμφωνίας, η Bryne Fotball ASA ήταν υπεύθυνη για την καταβολή της τιμής αγοράς και των μισθών των ποδοσφαιριστών. Έτσι, δραστηριότητες που χαρακτηρίστηκαν από την Αρχή ως οικονομικές δραστηριότητες που μπορούν να επηρεάσουν τις συναλλαγές και τον ανταγωνισμό στο εσωτερικό του ΕΟΧ, την εποχή που έγινε η συναλλαγή πραγματοποιούνταν εντός της Bryne Fotball ASA.

<sup>(59)</sup> 59) Απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση Ν 558/05 – Στήριξη εγκαταστάσεων επαγγελματικής δραστηριότητας (Πολωνία). Επιπλέον, στην αιτιολογική σκέψη 38 της υπόθεσης Ν 234/07 σχετικά με την προώθηση της έρευνας, ανάπτυξης και καινοτομίας (Ισπανία) αναφέρεται επίσης ότι οι οργανισμοί έρευνας που δεν ασκούν κατά κύριο λόγο οικονομικές δραστηριότητες μπορούν, παρ' όλα αυτά, να πραγματοποιούν έρευνα για λογαριασμό επιχειρήσεων έναντι αμοιβής, χωρίς να χαρακτηρίζονται για τον λόγο αυτό ως επιχειρήσεις με την έννοια των διατάξεων περί κρατικών ενισχύσεων.

<sup>(57)</sup> Οι υποχρεώσεις αυτές αφορούν ιδίως την καταβολή της τιμής αγοράς και τους μισθούς και άλλες αποδοχές ποδοσφαιριστών, προπονητών και βοηθητικού προσωπικού. Η εταιρεία όφειλε επίσης να καταβάλει το φόρο κοινωνικής ασφάλισης για τους απασχολούμενους και να καλύπτει τα έξοδα αγοράς και συντήρησης του εξοπλισμού, προπονήσεων το Σαββατοκύριακο, τα έξοδα μετακίνησης για τους εκτός έδρας αγώνες και προπονήσεις και τα έξοδα μίσθωσης γηπέδων και εγκαταστάσεων.

Εφόσον η μεταβίβαση ενός περιουσιακού στοιχείου είναι μια άπαξ συναλλαγή, η ανωτέρω αξιολόγηση βασίζεται στη διάρθρωση που είχε το σωματείο τη στιγμή που πραγματοποιήθηκε η συναλλαγή. Μια αξιολόγηση των πιθανών δευτερογενών συνεπειών στις οικονομικές δραστηριότητες του σωματείου μετά τη συγχώνευση θα ήταν απαραίτητη, εάν υπήρχε κάποια ένδειξη ότι η τροπή των γεγονότων αποσκοπούσε πράγματι στην καταστρατήγηση των διατάξεων περί κρατικών ενισχύσεων με την αποκόμιση οικονομικού πλεονεκτήματος μέσω μιας μη οικονομικής οντότητας. Στην προκειμένη περίπτωση, η Αρχή δεν έχει καμία ένδειξη ότι η μετέπειτα συγχώνευση της Bryne FK και της Bryne Fotball ASA είχε σχεδιαστεί κατά τη στιγμή της συναλλαγής, συνδεόταν με οποιονδήποτε τρόπο με την αγορά του γηπέδου από το σωματείο ή αποσκοπούσε με κάποιον άλλο τρόπο στην καταστρατήγηση των διατάξεων της συμφωνίας για τον ΕΟΧ περί κρατικών ενισχύσεων.

Κατά συνέπεια, η Εποπεύουσα Αρχή συμπεραίνει ότι η στήριξη που έλαβε η Bryne FK μέσω της μεταβίβασης του οικοπέδου επί του οποίου είναι κατασκευασμένο το στάδιο δεν ήταν προς όφελος των οικονομικών δραστηριοτήτων του σωματείου.

#### 4.3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΤΩΝ ΑΚΙΝΗΤΩΝ ΥΠ αριθ. 2/70 ΚΑΙ 2/32 ΣΤΗΝ BRYNE FK

Με βάση τα ανωτέρω, η Αρχή συμπεραίνει ότι η μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων στην Bryne KF δεν ενείχε στοιχείο κρατικής ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ.

#### 5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Βάσει της ανωτέρω αξιολόγησης, η Αρχή συμπεραίνει ότι δεν μπορεί να αποδειχθεί ότι κάποια από τις τρεις συναλλαγές που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης συνιστούσε κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

#### Άρθρο 1

Η Εποπεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ θεωρεί ότι η πώληση από τον Δήμο Time των ακινήτων που είναι καταχωρισμένα με τίτλους υπ' αριθ. 1/151, 1/301, 1/630 (στην Grunnsteinen), του ακινήτου υπ' αριθ. 4/165 (στην Bryne Industripark AS) και των ακινήτων υπ' αριθ. 2/72 και 2/32 στην Bryne FK δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 61 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ.

#### Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο της Νορβηγίας.

#### Άρθρο 3

Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό.

Βρυξέλλες, 23 Ιουλίου 2009.

Για την Εποπεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ

Per SANDERUD  
Πρόεδρος

Kristján A. STEFÁNSSON  
Μέλος του Σώματος

## ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΑ

**Διορθωτικό στην οδηγία 2011/8/ΕΕ της Επιτροπής, της 28ης Ιανουαρίου 2011, για την τροποποίηση της οδηγίας 2002/72/ΕΚ όσον αφορά τον περιορισμό της χρήσης της Bisphenol A στα πλαστικά βρεφικά μπιμπερό**

(Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 26 της 29ης Ιανουαρίου 2011)

Στη σελίδα 11, στον τίτλο:

Αντί: «για την τροποποίηση της οδηγίας 2002/72/ΕΚ όσον αφορά τον περιορισμό της χρήσης της Bisphenol A στα πλαστικά βρεφικά μπιμπερό»

Διάβαζε: «για την τροποποίηση της οδηγίας 2002/72/ΕΚ όσον αφορά τον περιορισμό της χρήσης της Δισφαινόλης Α στα πλαστικά μπουκάλια βρεφικής διατροφής».

Στη σελίδα 11, στην αιτιολογική σκέψη 1:

Αντί: «... συνήθως γνωστής ως Bisphenol A (εφεξής «BPA») ...»

Διάβαζε: «... συνήθως γνωστής ως Δισφαινόλης Α (Bisphenol A εφεξής «BPA») ...».

Στη σελίδα 11, στην αιτιολογική σκέψη 2:

Αντί: «Η BPA χρησιμοποιείται ως μονομερές στην κατασκευή των πολυανθρακικών πλαστικών. Τα πολυανθρακικά πλαστικά χρησιμοποιούνται μεταξύ των άλλων στην κατασκευή των βρεφικών μπιμπερό.»

Διάβαζε: «Η BPA χρησιμοποιείται ως μονομερές στην κατασκευή των πολυκαρβονικών πλαστικών. Τα πολυκαρβονικά πλαστικά χρησιμοποιούνται μεταξύ των άλλων στην κατασκευή των μπουκαλιών βρεφικής διατροφής.».

Στη σελίδα 11, στην αιτιολογική σκέψη 6:

Αντί: «... διάθεση στην αγορά των μπιμπερό που περιέχουν BPA.»

Διάβαζε: «... διάθεση στην αγορά των μπουκαλιών βρεφικής διατροφής που περιέχουν BPA.».

Στη σελίδα 11, στην υποσημείωση 3:

Αντί: «... για την Bisphenol A που διατυπώθηκε στις ...»

Διάβαζε: «... για τη Δισφαινόλη Α που διατυπώθηκε στις ...».

Στη σελίδα 11, στην υποσημείωση 4:

Αντί: «... (Bisphenol A) ...»

Διάβαζε: «... (Δισφαινόλη Α) ...».

Στη σελίδα 12, στην υποσημείωση 1:

Αντί: «... για την Bisphenol A: ...»

Διάβαζε: «... για την Δισφαινόλη Α: ...».

Στη σελίδα 12, στην υποσημείωση 1:

Αντί: «... όσον αφορά την Bisphenol A: ...»

Διάβαζε: «... όσον αφορά την Δισφαινόλη Α: ...».

Στη σελίδα 12, στην αιτιολογική σκέψη 9:

Αντί: «... την αναθεώρηση της σημερινής ανεκτής ημερήσιας πρόσληψης (στο εξής «TDI») ...»

Διάβαζε: «... την αναθεώρηση της σημερινής ανεκτής ημερήσιας πρόσληψης (στο εξής «ΑΗΠ») ...».

Στη σελίδα 12, στην αιτιολογική σκέψη 9:

Αντί: «Αυτή η αποδεκτή ημερήσια πρόσληψη βασίζεται στο επίπεδο μη δυσμενούς επίδρασης 5 mg/kg σωματικού βάρους ανά ημέρα.»

Διάβαζε: «Αυτή η ΑΗΠ βασίζεται στο επίπεδο μη δυσμενούς επίδρασης 5 mg/kg σωματικού βάρους ανά ημέρα.»

Στη σελίδα 12, στην αιτιολογική σκέψη 9:

Αντί: «... δεν μπορούν να αρθούν με τη σημερινή αποδεκτή ημερήσια πρόσληψη ...»

Διάβαζε: «... δεν μπορούν να αρθούν με την ισχύουσα ΑΗΠ ...».

Στη σελίδα 12, στην αιτιολογική σκέψη 11:

Αντί: «... τα βρέφη ηλικίας 3 και 6 μηνών που λαμβάνουν τροφή μέσω μπιμπερό από πολυανθρακικό πλαστικό εκτίθενται περισσότερο στην ΒΡΑ, αν και το επίπεδο παραμένει κάτω από την αποδεκτή ημερήσια πρόσληψη. Για αυτήν την ομάδα βρεφών το επίπεδο έκθεσης στην ΒΡΑ μειώνεται μόλις καταργείται σταδιακά η λήψη τροφής από τα πολυανθρακικά μπιμπερό και αρχίζουν να κυριαρχούν άλλες πηγές διατροφής.»

Διάβαζε: «... τα βρέφη ηλικίας 3 και 6 μηνών που λαμβάνουν τροφή μέσω πολυκαρβονικών πλαστικών μπουκαλιών βρεφικής διατροφής εκτίθενται περισσότερο στην ΒΡΑ, αν και το επίπεδο παραμένει κάτω από την ΑΗΠ. Για αυτήν την ομάδα βρεφών το επίπεδο έκθεσης στην ΒΡΑ μειώνεται μόλις αρχίζει να καταργείται σταδιακά η λήψη τροφής από τα πολυκαρβονικά μπουκάλια και αρχίζουν να κυριαρχούν άλλες πηγές διατροφής.»

Στη σελίδα 12, στην αιτιολογική σκέψη 13:

Αντί: «... δεν προέκυψε κανένα αποτελέσματα σε δόσεις κάτω από την TDI.»

Διάβαζε: «... δεν προέκυψε κανένα αποτέλεσμα σε δόσεις κάτω από την ΑΗΠ.»

Στη σελίδα 12, στην αιτιολογική σκέψη 13:

Αντί: «... οι μελέτες που δεν έγινε δυνατόν να ληφθούν υπόψη για τον ορισμό της TDI λόγω πολλών ατελειών ...»

Διάβαζε: «... οι μελέτες που δεν έγινε δυνατόν να ληφθούν υπόψη για τον ορισμό της ΑΗΠ λόγω πολλών ατελειών ...».

Στη σελίδα 12, στην αιτιολογική σκέψη 14:

Αντί: «Σύμφωνα με τη γνώμη της ΕΑΑΤ του 2006 τα πολυανθρακικά μπιμπερό είναι η κύρια πηγή έκθεσης των βρεφών στην ΒΡΑ. Υπάρχουν στην αγορά της ΕΕ εναλλακτικά υλικά αντί των πολυανθρακικών που δεν περιέχουν ΒΡΑ και συγκεκριμένα το γυαλί και άλλα πλαστικά μπιμπερό ... Επομένως, δεν είναι αναγκαίο να συνεχιστεί η χρήση πολυανθρακικών που περιέχουν ΒΡΑ για τα μπιμπερό.»

Διάβαζε: «Σύμφωνα με τη γνώμη της ΕΑΑΤ του 2006 τα πολυκαρβονικά μπουκάλια βρεφικής διατροφής είναι η κύρια πηγή έκθεσης των βρεφών στην ΒΡΑ. Υπάρχουν στην αγορά της ΕΕ εναλλακτικά υλικά αντί των πολυκαρβονικών που δεν περιέχουν ΒΡΑ και συγκεκριμένα το γυαλί και άλλα πλαστικά μπουκάλια βρεφικής διατροφής ... Επομένως, δεν είναι αναγκαίο να συνεχιστεί η χρήση πολυκαρβονικών που περιέχουν ΒΡΑ για τα μπουκάλια βρεφικής διατροφής.»

Στη σελίδα 13, στην αιτιολογική σκέψη 17:

Αντί: «... μέσω των πολυανθρακικών βρεφικών μπιμπερό, οι οποίες πρέπει να αποσαφηνιστούν, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δικαιούται να λάβει ένα προληπτικό μέτρο σχετικά με τη χρήση της ΒΡΑ στα πολυανθρακικά μπιμπερό βάσει της αρχής της προφύλαξης ...»

Διάβαζε: «... μέσω των πολυκαρβονικών μπουκαλιών βρεφικής διατροφής, οι οποίες πρέπει να αποσαφηνιστούν, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δικαιούται να λάβει ένα προληπτικό μέτρο σχετικά με τη χρήση της ΒΡΑ στα πολυκαρβονικά μπουκάλια βρεφικής διατροφής βάσει της αρχής της προφύλαξης ...».

Στη σελίδα 13, στην αιτιολογική σκέψη 18:

Αντί: «... από την έκθεσή τους στην ΒΡΑ μέσω των μπιμπερό.»

Διάβαζε: «... από την έκθεσή τους στην ΒΡΑ μέσω των μπουκαλιών βρεφικής διατροφής.»

Στη σελίδα 13, στην αιτιολογική σκέψη 19:

Αντί: «Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ερεύνησε την αγορά των βρεφικών μπιμπερό μπουκαλιών βρεφικής διατροφής ...».

Διάβαζε: «Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ερεύνησε την αγορά των μπουκαλιών βρεφικής διατροφής ...».



Στη σελίδα 13, στην αιτιολογική σκέψη 19:

Αντί: «Επομένως, όλα τα βρεφικά μπιμπερό που περιέχουν BPA στην αγορά της ΕΕ πρέπει να αντικατασταθούν μέχρι τα μέσα του 2011.»

Διάβαζε: «Επομένως, όλα τα μπουκάλια βρεφικής διατροφής που περιέχουν BPA στην αγορά της ΕΕ πρέπει να αντικατασταθούν μέχρι τα μέσα του 2011.»

Στη σελίδα 13, στην αιτιολογική σκέψη 20:

Αντί: «Μέχρι να διαπεθούν περαιτέρω επιστημονικά στοιχεία για να διευκρινιστεί η τοξικολογική σημασία ορισμένων αποτελεσμάτων της BPA ... στην αγορά πολυανθρακικών βρεφικών μπιμπερό.»

Διάβαζε: «Μέχρι να διαπεθούν περαιτέρω επιστημονικά στοιχεία για να διευκρινιστεί η τοξικολογική σημασία ορισμένων αποτελεσμάτων της BPA ... στην αγορά πολυκαρβονικών μπουκαλιών βρεφικής διατροφής.»

Στη σελίδα 13, στο άρθρο 1 δεύτερο εδάφιο:

Αντί: «ΟΕΙΜ [SML (T)] = 0,6 mg/kg. Να μην χρησιμοποιηθεί για την κατασκευή των πολυανθρακικών βρεφικών μπιμπερό (\*).

(\*) βρέφος όπως ορίζεται στην οδηγία 2006/141/ΕΚ (ΕΕ L 401 της 30.12.2006, σ. 1).»

Διάβαζε: «ΟΕΙΜ(Σ) = 0,6 mg/kg. Να μην χρησιμοποιείται για την κατασκευή των πολυκαρβονικών μπουκαλιών βρεφικής (\*) διατροφής.

(\*) «βρέφος» όπως ορίζεται στην οδηγία 2006/141/ΕΚ (ΕΕ L 401 της 30.12.2006, σ. 1).»

Στη σελίδα 13, στο άρθρο 2 πρώτη παράγραφος πρώτο εδάφιο:

Αντί: «Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν, πριν από τις [15 Φεβρουαρίου 2011] το αργότερο τις αναγκαίες νομοθετικές ...»

Διάβαζε: «Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν, το αργότερο έως τις [15 Φεβρουαρίου 2011] τις αναγκαίες νομοθετικές ...»

Στη σελίδα 13, στο άρθρο 2 πρώτη παράγραφος δεύτερο εδάφιο:

Αντί: «Κατά τη θέσπισή τους από τα κράτη μέλη, οι διατάξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 πρέπει να περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή να συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους.»

Διάβαζε: «Κατά τη θέσπισή τους από τα κράτη μέλη, οι διατάξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 πρέπει να περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή να συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους.»



## Τιμή συνδρομής 2011 (χωρίς ΦΠΑ, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων ταχυδρομείου για κανονική αποστολή)

Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 100 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, έντυπη έκδοση + ετήσιο DVD	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 200 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά L, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	770 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μηνιαίο συγκεντρωτικό DVD	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	400 EUR ετησίως
Συμπλήρωμα της Επίσημης Εφημερίδας, σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί, DVD, μία έκδοση την εβδομάδα	πολύγλωσσο: 23 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	300 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά C — Διαγωνισμοί	γλώσσα(-ες) ανάλογα με το διαγωνισμό	50 EUR ετησίως

Η συνδρομή στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, που εκδίδεται στις επίσημες γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι δυνατή σε 22 γλωσσικές εκδόσεις. Περιλαμβάνει τις σειρές L (Νομοθεσία) και C (Ανακοινώσεις και Πληροφορίες).

Για κάθε γλωσσική έκδοση απαιτείται ξεχωριστή συνδρομή.

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 920/2005 του Συμβουλίου, που δημοσιεύτηκε στην Επίσημη Εφημερίδα L 156 της 18ης Ιουνίου 2005, τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν υποχρεούνται, προσωρινά, να συντάσσουν και να δημοσιεύουν στα ιρλανδικά όλες τις πράξεις. Γι' αυτό, η Επίσημη Εφημερίδα στα ιρλανδικά πωλείται ξεχωριστά.

Η συνδρομή για το Συμπλήρωμα της Επίσημης Εφημερίδας (σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί) περιλαμβάνει 23 επίσημες γλωσσικές εκδόσεις σε ένα ενιαίο πολύγλωσσο DVD.

Με απλή αίτηση, οι συνδρομητές της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης* έχουν δικαίωμα να λαμβάνουν διάφορα παραρτήματα της Επίσημης Εφημερίδας. Ενημερώνονται για την έκδοση των παραρτημάτων με «Σημείωμα προς τον αναγνώστη» που δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

## Πωλήσεις και συνδρομές

Συνδρομές σε διάφορες τιμολογημένες περιοδικές εκδόσεις, όπως η *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, διατίθενται στους εμπορικούς μας αντιπροσώπους. Κατάλογο των εμπορικών μας αντιπροσώπων θα βρείτε στο Διαδίκτυο, στη διεύθυνση:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_el.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_el.htm)

Το EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) παρέχει άμεση και δωρεάν πρόσβαση στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο ιστοχώρος αυτός επιτρέπει την πρόσβαση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* καθώς και στις συνθήκες, στη νομοθεσία, στη νομολογία και στις προπαρασκευαστικές πράξεις.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την Ευρωπαϊκή Ένωση: <http://europa.eu>

