

# Publicatieblad

## van de Europese Unie

L 123



Uitgave  
in de Nederlandse taal

### Wetgeving

54e jaargang

12 mei 2011

Inhoud

#### II Niet-wetgevingshandelingen

##### VERORDENINGEN

- ★ **Uitvoeringsverordening (EU) nr. 453/2011 van de Raad van 4 mei 2011 tot instelling van een definitief antidumpingrecht op furfuraldehyde van oorsprong uit de Volksrepubliek China naar aanleiding van een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen op grond van artikel 11, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1225/2009** ..... 1
  
- ★ **Verordening (EU) nr. 454/2011 van de Commissie van 5 mei 2011 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem telematicatoepassingen ten dienste van passagiers van het trans-Europees spoorwegsysteem <sup>(1)</sup>** ..... 11
  
- Uitvoeringsverordening (EU) nr. 455/2011 van de Commissie van 11 mei 2011 tot vaststelling van de forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijs van bepaalde groenten en fruit ..... 68
  
- Uitvoeringsverordening (EU) nr. 456/2011 van de Commissie van 11 mei 2011 tot wijziging van de bij Verordening (EU) nr. 867/2010 vastgestelde representatieve prijzen en aanvullende invoerrechten voor bepaalde producten uit de sector suiker voor het verkoopseizoen 2010/11 ..... 70

Prijs: 4 EUR

(Vervolg z.o.z.)

<sup>(1)</sup> Voor de EER relevante tekst

# NL

Besluiten waarvan de titels mager zijn gedrukt, zijn besluiten van dagelijks beheer die in het kader van het landbouwbeleid zijn genomen en die in het algemeen een beperkte geldigheidsduur hebben.

Besluiten waarvan de titels vet zijn gedrukt en die worden voorafgegaan door een sterretje, zijn alle andere besluiten.

IV	<i>Handelingen die vóór 1 december 2009 zijn aangenomen krachtens het EG-Verdrag, het EU-Verdrag en het Euratom-Verdrag</i>	
	<b>★ Besluit van de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA nr. 343/09/COL van 23 juli 2009 inzake de onroerendgoedtransacties van de gemeente Time met betrekking tot de kadastrale percelen nrs. 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70 en 2/32 (Noorwegen) .....</b>	<b>72</b>



## II

(Niet-wetgevingshandelingen)

## VERORDENINGEN

## UITVOERINGSVERORDENING (EU) Nr. 453/2011 VAN DE RAAD

van 4 mei 2011

**tot instelling van een definitief antidumpingrecht op furfuraldehyde van oorsprong uit de Volksrepubliek China naar aanleiding van een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen op grond van artikel 11, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1225/2009**

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 1225/2009 van de Raad van 30 november 2009 betreffende beschermende maatregelen tegen invoer met dumping uit landen die geen lid zijn van de Europese Gemeenschap <sup>(1)</sup> („de basisverordening”), en met name artikel 11, leden 2 en 5, en artikel 9, lid 4,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie („de Commissie”), ingediend na raadpleging van het Raadgevend Comité,

Overwegende hetgeen volgt:

## A. PROCEDURE

## 1. Huidige maatregelen

- (1) Na een antidumpingonderzoek („het oorspronkelijke onderzoek”) heeft de Raad bij Verordening (EG) nr. 95/95 <sup>(2)</sup> een definitief antidumpingrecht in de vorm van een specifiek recht ingesteld op furfuraldehyde van oorsprong uit de Volksrepubliek China („VRC”) („de definitieve antidumpingmaatregelen”). Het specifieke recht werd vastgesteld op 352 EUR per ton.
- (2) Na een tussentijds nieuw onderzoek, dat in mei 1997 op verzoek van een Chinese exporteur was ingesteld, werden de maatregelen bij Verordening (EG) nr. 2722/1999 van de Raad <sup>(3)</sup> met vier jaar verlengd.

- (3) Na een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen heeft de Raad in april 2005 bij Verordening (EG) nr. 639/2005 <sup>(4)</sup> de maatregelen met nog eens vijf jaar verlengd.

## 2. Verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen

- (4) Na de bekendmaking van een bericht dat de definitieve antidumpingmaatregelen op korte termijn zouden vervallen <sup>(5)</sup>, heeft de Commissie op 28 januari 2010 een verzoek om een nieuw onderzoek op grond van artikel 11, lid 2, van de basisverordening ontvangen. Het verzoek werd ingediend door twee producenten in de Unie, Lenzing AG en Tanin Sevnica kemična industrija d.d. („de indieners van het verzoek”), die een groot deel, in dit geval meer dan 50 %, van de productie van furfuraldehyde in de Unie vertegenwoordigen.

- (5) De reden voor dit verzoek was dat het vervallen van de maatregelen waarschijnlijk zou leiden tot voortzetting van de dumping en herhaling van schade voor de bedrijfstak van de Unie.

## 3. Opening van een nieuw onderzoek

- (6) Daar de Commissie na raadpleging van het Raadgevend Comité tot de conclusie was gekomen dat er voldoende bewijsmateriaal was om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen te openen, heeft zij op 27 april 2010 door middel van bekendmaking van een bericht in het *Publicatieblad van de Europese Unie* <sup>(6)</sup> („bericht van opening”) de opening van een nieuw onderzoek op grond van artikel 11, lid 2, van de basisverordening aangekondigd.

<sup>(1)</sup> PB L 343 van 22.12.2009, blz. 51.

<sup>(2)</sup> PB L 15 van 21.1.1995, blz. 11.

<sup>(3)</sup> PB L 328 van 22.12.1999, blz. 1.

<sup>(4)</sup> PB L 107 van 28.4.2005, blz. 1.

<sup>(5)</sup> PB C 16 van 22.1.2010, blz. 40.

<sup>(6)</sup> PB C 107 van 27.4.2010, blz. 10.

#### 4. Onderzoek

##### 4.1. Onderzoektijdvak

- (7) Het onderzoek naar de waarschijnlijkheid van voortzetting van dumping had betrekking op de periode van 1 april 2009 tot en met 31 maart 2010 („het tijdvak van het nieuwe onderzoek” of „TNO”). Het onderzoek van de ontwikkelingen die relevant zijn voor de beoordeling van de waarschijnlijkheid van herhaling van schade had betrekking op de periode van 1 januari 2007 tot het einde van het TNO („de beoordelingsperiode”).

##### 4.2. Bij dit onderzoek betrokken partijen

- (8) De Commissie heeft de indieners van het verzoek, de haar bekende producenten-exporteurs in het betrokken land, importeurs en gebruikers, en de vertegenwoordigers van het betrokken land in kennis gesteld van de opening van het nieuwe onderzoek.

- (9) Belanghebbenden werden in de gelegenheid gesteld om binnen de in het bericht van opening vermelde termijn hun standpunt schriftelijk kenbaar te maken en te verzoeken te worden gehoord. Alle belanghebbenden die daar met opgave van redenen om hebben verzocht, zijn gehoord.

##### 4.3. Steekproef

- (10) Gezien het kennelijk grote aantal producenten-exporteurs in de VRC werd overeenkomstig artikel 17 van de basisverordening besloten na te gaan of gebruik moest worden gemaakt van een steekproef. Om de Commissie in staat te stellen te beslissen of een steekproef noodzakelijk was en, zo ja, deze samen te stellen, werd bovengenoemde partijen verzocht zich binnen 15 dagen na de opening van het nieuwe onderzoek bij haar kenbaar te maken en haar de in het bericht van opening gevraagde gegevens te verstrekken. Daar zich geen producenten-exporteurs aanmeldden om aan het onderzoek mee te werken, was het niet nodig een steekproef samen te stellen.

##### 4.4. Controle van ontvangen informatie

- (11) De Commissie heeft alle haar bekende betrokken partijen en alle partijen die zich binnen de in het bericht van opening vermelde termijn hebben gemeld, een vragenlijst toegezonden.
- (12) Antwoorden op de vragenlijst werden ontvangen van de twee producenten in de Unie, één importeur/gebruiker en één producent in het referentieland, Argentinië. Geen van de Chinese producenten-exporteurs heeft aan dit onderzoek meegewerkt.

- (13) De Commissie verzamelde en controleerde alle gegevens die zij nodig achtte om vast te stellen of voortzetting of herhaling van de dumping en de daaruit voortvloeiende schade waarschijnlijk waren en om het belang van de Unie te bepalen. Bij onderstaande belanghebbenden werd ter plaatse een controle uitgevoerd:

##### a) producenten in de Unie

- Lenzing AG, („Lenzing”), Oostenrijk;
- Tanin Sevnica kemična industrija d.d („Tanin”), Slovenië;

##### b) niet-verbonden importeur/gebruiker

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

#### B. BETROKKEN PRODUCT EN SOORTGELIJK PRODUCT

##### 1. Betrokken product

- (14) Dit nieuwe onderzoek heeft betrekking op hetzelfde product als dat in het oorspronkelijke onderzoek en in de daaropvolgende nieuwe onderzoeken die in de overwegingen 2 en 3 zijn vermeld, namelijk furfuraldehyde van oorsprong uit de VRC, momenteel ingedeeld onder GN-code 2932 12 00 („het betrokken product”). Furfuraldehyde wordt ook 2-furaldehyde of furfural genoemd.

- (15) Furfuraldehyde is een lichtgele vloeistof met een karakteristieke doordringende geur, die wordt verkregen door de verwerking van verschillende soorten landbouwafval. Furfuraldehyde heeft twee belangrijke toepassingen: als selectief oplosmiddel bij de raffinage van aardolie voor de productie van smeeroliën en als grondstof voor verwerking tot furfurylalcohol, die wordt gebruikt voor de vervaardiging van kunstthars voor gietvormen.

##### 2. Soortgelijk product

- (16) Evenals de voorgaande onderzoeken toonde ook dit onderzoek aan dat het in de VRC geproduceerde en naar de Unie uitgevoerde furfuraldehyde, het op de binnenlandse markt van het referentieland Argentinië geproduceerde en verkochte furfuraldehyde en het furfuraldehyde dat in de Unie door de producenten in de Unie wordt geproduceerd en verkocht, dezelfde fysische en chemische basis-eigenschappen en dezelfde basistoepassingen hebben. Daarom werden deze producten beschouwd als soortgelijke producten in de zin van artikel 1, lid 4, van de basisverordening.

#### C. WAARSCHIJNLIJKHEID VAN VOORTZETTING VAN DUMPING

- (17) Overeenkomstig artikel 11, lid 2, van de basisverordening werd nagegaan of het waarschijnlijk is dat de dumping zal worden voortgezet of zich opnieuw zal voordoen indien de bestaande maatregelen vervallen.

### 1. Algemeen

- (18) Van de 34 bekende Chinese producenten-exporteurs waarmee bij de opening van het onderzoek contact werd opgenomen, heeft er niet één medewerking verleend aan het onderzoek of informatie ingediend. Daarom moesten de hierna beschreven bevindingen inzake de waarschijnlijkheid van voortzetting of herhaling van dumping worden gebaseerd op de beschikbare gegevens, met name de door de medewerkende importeur/industriële gebruiker verstrekte informatie, Eurostatgegevens, officiële uitvoerstatistieken van de VRC en informatie in het verzoek om een nieuw onderzoek.

### 2. Referentieland

- (19) Omdat de VRC een land met een overgangseconomie is, moest de normale waarde overeenkomstig artikel 2, lid 7, onder a), van de basisverordening worden vastgesteld op basis van de prijs of de door berekening vastgestelde waarde in een geschikt derde land met een markteconomie („het referentieland”), of op basis van de prijs bij uitvoer uit het referentieland naar andere landen, met inbegrip van de Unie, of, indien zulks niet mogelijk was, op elke andere redelijke grondslag, met inbegrip van de in de Unie werkelijk betaalde of te betalen prijs van het soortgelijke product, indien nodig verhoogd met een redelijke winstmarge.
- (20) Evenals in het oorspronkelijke onderzoek werd in het bericht van opening Argentinië voorgesteld als geschikt referentieland voor het vaststellen van de normale waarde. Na de bekendmaking van het bericht van opening werden geen opmerkingen over de keuze van het referentieland ontvangen.
- (21) Eén producent van furfuraldehyde in Argentinië werkte aan het onderzoek mee door een ingevulde vragenlijst terug te zenden. Uit het onderzoek is gebleken dat Argentinië een concurrerende markt voor furfuraldehyde had, waarbij de lokale productie ongeveer 90 % van de markt voor haar rekening nam en de rest afkomstig was van invoer uit derde landen. Het productievolume in Argentinië maakt meer dan 70 % uit van het volume van de Chinese uitvoer van het betrokken product naar de Unie voor actieve veredeling. De Argentijnse markt werd derhalve geacht voldoende representatief te zijn voor de vaststelling van de normale waarde voor de VRC.
- (22) Evenals in het oorspronkelijke onderzoek luidt de conclusie dan ook dat Argentinië overeenkomstig artikel 2, lid 7, onder a), van de basisverordening een geschikt referentieland is.

### 3. Dumping van invoer in het TNO

#### 3.1. Normale waarde

- (23) Overeenkomstig artikel 2, lid 7, onder a), van de basisverordening werd de normale waarde vastgesteld aan de

hand van de gegevens die de medewerkende producent in het referentieland had verstrekt, d.w.z. aan de hand van de op de binnenlandse markt van Argentinië door niet-verbonden afnemers betaalde of te betalen prijs, daar deze verkoop in het kader van normale handelstransacties bleek te hebben plaatsgevonden.

- (24) De normale waarde was dus de gewogen gemiddelde binnenlandse verkoopprijs van de medewerkende producent in Argentinië bij levering aan niet-verbonden afnemers.

- (25) Eerst werd nagegaan of de totale binnenlandse verkoop van het soortgelijke product aan onafhankelijke afnemers representatief was overeenkomstig artikel 2, lid 2, van de basisverordening, d.w.z. of deze 5 % of meer bedroeg van de totale uitvoer van het betrokken product naar de Unie. De binnenlandse verkoop van de medewerkende producent in Argentinië in het TNO werd voldoende representatief geacht.

- (26) De Commissie heeft vervolgens onderzocht of de binnenlandse verkoop van het soortgelijke product kon worden geacht te hebben plaatsgevonden in het kader van normale handelstransacties in de zin van artikel 2, lid 4, van de basisverordening. Hiertoe werd voor het op de Argentijnse markt verkochte soortgelijke product het percentage van de winstgevende binnenlandse verkoop aan onafhankelijke afnemers in het TNO vastgesteld. Daar alle verkoop van het soortgelijke product in het TNO winstgevend was, werd de normale waarde gebaseerd op het gewogen gemiddelde van alle binnenlandse verkoop.

#### 3.2. Uitvoerprijs

- (27) Aangezien geen van de Chinese exporteurs die naar de Unie uitvoeren, aan het onderzoek heeft meegewerkt, werden de uitvoerprijzen vastgesteld aan de hand van de beschikbare gegevens. Het meest geschikt daarvoor bleken de door de medewerkende importeur verstrekte gegevens en de Eurostatgegevens betreffende de invoer van het betrokken product in de Unie te zijn. Hoewel deze invoer grotendeels plaatsvond onder de regeling actieve veredeling (het Chinese furfuraldehyde werd verwerkt tot furfurylalcohol voor de uitvoer), was er geen reden om aan te nemen dat de invoer geen redelijke basis was voor de vaststelling van de uitvoerprijzen.

#### 3.3. Vergelijking

- (28) Om een billijke vergelijking te kunnen maken tussen de normale waarde en de uitvoerprijs, zijn overeenkomstig artikel 2, lid 10, van de basisverordening enkele correcties toegepast voor bepaalde verschillen met betrekking tot vervoer en verzekering die van invloed waren op de prijzen en hun vergelijkbaarheid.

### 3.4. Dumpingmarge

- (29) Overeenkomstig artikel 2, lid 11, van de basisverordening werd de dumpingmarge vastgesteld door vergelijking van de gewogen gemiddelde normale waarde met de gewogen gemiddelde uitvoerprijs in hetzelfde handelsstadium. Uit deze vergelijking is gebleken dat er sprake was van aanzienlijke dumping.

## 4. Ontwikkeling van de invoer als de maatregelen worden ingetrokken

- (30) In aansluiting op de analyse waaruit bleek dat er in het TNO sprake was van dumping, werd nagegaan hoe waarschijnlijk het was dat voortzetting van dumping zou plaatsvinden als de maatregelen worden ingetrokken. Aangezien geen enkele producent-exporteur in de VRC aan dit onderzoek heeft meegewerkt, berusten de onderstaande conclusies op beschikbare gegevens overeenkomstig artikel 18 van de basisverordening, namelijk de door de medewerkende importeur verstrekte gegevens, Eurostatgegevens, officiële uitvoerstatistieken van de VRC en de gegevens in het verzoek om een nieuw onderzoek.
- (31) Hiervoor werden de volgende elementen onderzocht: ontwikkeling van de invoer uit de VRC in de Unie onder de regeling actieve veredeling (RAV), ontwikkeling van de Chinese uitvoer naar derde landen en de reservecapaciteit van de Chinese producenten.

### 4.1. Ontwikkeling van de invoer uit de VRC

- (32) Volgens de Chinese officiële uitvoerstatistieken is de totale wereldwijde uitvoer van het betrokken product uit de VRC in de beoordelingsperiode met 117 % toegenomen. Deze toename werd hoofdzakelijk door de Verenigde Staten van Amerika („VS”) en andere derde landen geabsorbeerd.
- (33) Wat de uitvoer naar de Unie betreft zij erop gewezen dat, volgens Eurostatgegevens en gecontroleerde invoergegevens, in het TNO 99,9 % van alle invoer van het betrokken product uit de VRC in de Unie bestemd was voor actieve veredeling, en de overige 0,1 % om in het vrije verkeer te worden gebracht. In 2007 en 2008 heeft geen invoer plaatsgevonden die bestemd was om in het vrije verkeer te worden gebracht. Met het oog op de volledigheid van de gegevens is bij het totale invoervolume rekening gehouden met de invoer voor het vrije verkeer; een gedetailleerde analyse van de ontwikkeling van de prijzen van deze invoer werd echter, gezien de te verwaarlozen volumens, irrelevant geacht.
- (34) Het volume van de invoer uit de VRC onder de RAV en voor het vrije verkeer is tussen 2007 en het eind van het TNO met 67 % gedaald, wat samenviel met een afname van het verbruik op de markt van de Unie met 24 %, zoals vermeld in overweging 45. Het onder de RAV uit de VRC ingevoerde furfuraldehyde werd verwerkt tot furfurylalcohol, die vervolgens werd uitgevoerd. Er is geen

informatie beschikbaar over het gebruik dat in de Unie is gemaakt van de invoer voor het vrije verkeer; redelijkerwijze kan echter worden aangenomen dat, als de maatregelen worden ingetrokken, ten minste een deel van de momenteel onder de RAV ingevoerde hoeveelheid zou kunnen worden ingevoerd als zodanig of als het downstream-eindproduct (furfurylalcohol) dat op de markt van de Unie wordt verkocht.

- (35) De prijs van de Chinese uitvoer varieerde in de periode van 2007 tot het eind van het TNO naargelang de markt. Hoewel de prijs bij uitvoer naar de Unie in deze periode scherp is gedaald (met 11 %), werd voor de overige uitvoermarkten een stijging met ongeveer 10 % genoteerd. Het is echter opmerkelijk dat de prijzen voor de VS-markt in het TNO ruwweg even hoog waren als voor de Unie, terwijl de uitvoer naar andere markten volgens de Chinese uitvoerstatistieken 19 % per ton duurder was. Rekening houdend met het feit dat het betrokken product zeer homogeen is, kunnen dergelijke prijsverschillen alleen worden verklaard door de weloverwogen prijsstrategie van de Chinese exporteurs, die op markten met minder concurrentie hogere prijzen en winsten verkrijgen dan op markten zoals de Unie en de VS, waar lagere prijzen worden gehanteerd. Aangezien de uitvoer naar de Unie en de VS 46 % van de totale Chinese uitvoer vertegenwoordigde, wordt geconcludeerd dat deze prijsdiscriminatie zou kunnen worden gehandhaafd als de rechten komen te vervallen, om althans op de markt van de Unie door te gaan met dumping.

### 4.2. Reservecapaciteit van de exporteurs

- (36) Aangezien er weinig openbare informatie beschikbaar is over de Chinese bedrijfstak van de furfuraldehydeproductie, berusten de onderstaande conclusies voornamelijk op de in het verzoek om een nieuw onderzoek vervatte informatie.
- (37) Volgens het verzoek om een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen is de Chinese productie van furfuraldehyde sinds 1999 gestaag toegenomen en bedroeg het productievolume in 2009 circa 320 000 ton. De Chinese bezettingsgraad bedraagt naar verluidt circa 94 %, hetgeen betekent dat de onbenutte capaciteit in de VRC circa 20 000 ton per jaar bedraagt, d.w.z. ongeveer de helft van het totale verbruik in de Unie. Momenteel zouden in de VRC ruim 200 furfuraldehydefabrieken operationeel zijn, waarvan er zich steeds meer met exportactiviteiten gaan bezighouden.
- (38) Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat, als de maatregelen worden ingetrokken, te verwachten is dat het uit de VRC uitgevoerde betrokken product buiten de RAV in aanzienlijke hoeveelheden en hoogstwaarschijnlijk nog steeds tegen dumpingprijzen in de Unie zal worden ingevoerd.

## 5. Conclusie betreffende de waarschijnlijkheid van voortzetting van dumping

- (39) Gezien de grote productiecapaciteit die in de VRC beschikbaar is, het vermogen van de Chinese producenten om de productievolumen snel te vergroten en voor de uitvoer te bestemmen, en gezien de prijzen van die uitvoer kan redelijkerwijs worden aangenomen dat intrekking van de maatregelen zal resulteren in hervatting van de uitvoer van de VRC naar de Unie buiten de RAV.
- (40) Het antidumpingrecht is niet van toepassing op de huidige uitvoerprijzen onder de RAV. Daarom wordt aangenomen dat die prijzen een indicatie geven van de toekomstige prijsniveaus, mochten de maatregelen worden ingetrokken. In dit verband werd vastgesteld dat de Chinese uitvoerprijzen onder de RAV dumpingprijzen waren en dat zij de prijzen van de producenten in de Unie in het TNO met 11 % onderboden, zoals vermeld in overweging 69.
- (41) Gezien de hierboven beschreven bevindingen kan worden geconcludeerd dat de uitvoer uit de VRC nog steeds met dumping plaatsvindt en dat voortzetting van dumping op de markt van de Unie waarschijnlijk is als de huidige antidumpingmaatregelen komen te vervallen.

### D. DEFINITIE VAN DE BEDRIJFSTAK VAN DE UNIE

- (42) De bedrijfstak van de Unie („BU”) bestaat uit twee ondernemingen: Lenzing AG (Oostenrijk) en Tanin Sevnica kemična industrija d.d (Slovenië), die samen 100 % van de productie van het betrokken product in de Unie in het TNO voor hun rekening nemen. Beide ondernemingen hebben de vragenlijst ingevuld teruggezonden en volledig aan het onderzoek meegewerkt. Op basis daarvan worden de twee producenten in de Unie geacht de BU te vormen in de zin van artikel 4, lid 1, en artikel 5, lid 4, van de basisverordening. Om redenen van vertrouwelijkheid worden de gegevens over de prestaties van de BU slechts in geïndexeerde vorm verstrekt.
- (43) In vergelijking met het oorspronkelijke onderzoek is de BU aanzienlijk veranderd: Furfural Español S.A., thans Nutrafur, de Spaanse producent die in 1994 de oorspronkelijke klacht heeft ingediend, heeft de productie in oktober 2008 gestaakt. Nutrafur, dat het verzoek om een nieuw onderzoek steunt, heeft niet aan deze procedure meegewerkt. Nutrafur is echter nog steeds actief op de markt als handelaar die het betrokken product bij zijn vroegere EU-concurrenten aankoopt. De in het verzoek vermelde productiecijfers van Nutrafur voor 2007 en 2008 zijn in het verbruik in de Unie opgenomen.

### E. SITUATIE OP DE MARKT VAN DE UNIE

#### 1. Verbruik in de Unie

- (44) Het verbruik van furfuraldehyde in de Unie werd vastgesteld op basis van de verkoopvolumen van de BU op de markt van de Unie (inclusief de verkoop van Nutrafur

voor de periode waarin deze onderneming nog furfuraldehyde produceerde), plus de invoer uit de VRC onder de RAV en de voor het vrije verkeer bestemde invoer uit andere derde landen, waarvoor gecontroleerde gegevens van de importeur IFC en Eurostat werden gebruikt. Daar Eurostat om redenen van vertrouwelijkheid niet de volledige informatie bekendmaakt, zijn alleen voor de invoer uit andere derde landen, met uitzondering van de VRC en de Dominicaanse Republiek, Eurostatgegevens gebruikt.

- (45) Op basis daarvan is het verbruik in de Unie tijdens de beoordelingsperiode met 24 % gedaald, van 48 534 ton in 2007 tot 36 725 ton in het TNO.

Tabel 1 — Verbruik in de Unie

Jaar	2007	2008	2009	TNO
Ton	48 534	45 738	38 175	36 725
Index (2007 = 100)	100	94	79	76
Ontwikkeling op jaarbasis		- 6	- 15	- 3

Bron: Gecontroleerde antwoorden van de BU en IFC op de vragenlijst, verzoek om een nieuw onderzoek en Eurostat.

### 2. Invoer uit de VRC

#### 2.1. Omvang, marktaandeel en prijzen

- (46) Volgens de Chinese uitvoerstatistieken was de voor het vrije verkeer bestemde invoer uit de VRC in het TNO van geen betekenis (2,5 ton), omdat de invoer uit de VRC voor het grootste deel onder de RAV plaatsvond. Het Chinese RAV-volume is gedaald van 8 264 ton in 2007 tot 2 749 ton in het TNO, d.w.z. met 67 %. In 2008 bereikte de Chinese RAV-invoer een piek van ongeveer 10 000 ton, waarna hij in de daaropvolgende jaren weer afnam. In de beoordelingsperiode is het Chinese marktaandeel voor RAV gedaald van 17 % tot 8 %, d.w.z. met 9 procentpunten.
- (47) De Chinese RAV-prijs is gedaald van 774 EUR in 2007 tot 685 EUR in het TNO, d.w.z. met 12 %.

Tabel 2 — Invoer uit de VRC

Jaar	2007	2008	2009	TNO
Ton	8 264	10 002	5 159	2 749
Index (2007 = 100)	100	121	62	33
Ontwikkeling op jaarbasis		21	- 59	- 29
Marktaandeel	17 %	22 %	14 %	7 %
Prijs (EUR/ton)	774	1 014	690	685
Index (2007 = 100)	100	131	89	88

Bron: Gecontroleerde antwoorden van IFC op de vragenlijst.

### 3. Omvang en prijzen van de invoer uit andere derde landen

- (48) Er moet op worden gewezen dat het bij de invoer uit de Dominicaanse Republiek, evenals in het oorspronkelijke onderzoek, volledig om zendingen ging van moedermaatschappij naar Europese dochteronderneming voor de productie van furfurylalcohol. De voor deze transacties gehanteerde prijzen zijn dus verrekenprijzen tussen verbonden ondernemingen en geven geen beeld van de reële marktprijzen. Volgens Eurostat ontwikkelden de invoer van furfuraldehyde in de Unie uit andere landen dan de VRC en de gemiddelde prijzen daarvan zich als volgt.

**Tabel 3 — Invoer uit de Dominicaanse Republiek in de Unie**

Jaar	2007	2008	2009	TNO
Ton	32 003	27 662	24 996	25 959
Index (2007 = 100)	100	86	78	81
Ontwikkeling op jaarbasis		- 14	- 8	3
Marktaandeel	66 %	60 %	65 %	71 %
Prijs (EUR/ton)	809	982	582	670
Index (2007 = 100)	100	121	72	83

**Tabel 4 — Invoer uit andere derde landen in de Unie**

Jaar	2007	2008	2009	TNO
Ton	1 687	1 583	1 226	1 158
Index (2007 = 100)	100	94	73	69
Ontwikkeling op jaarbasis		- 6	- 21	- 4
Marktaandeel	3 %	3 %	3 %	3 %
Prijs (EUR/ton)	800	997	632	621
Index (2007 = 100)	100	125	79	78

- (49) In de beoordelingsperiode is de invoer van furfuraldehyde uit de Dominicaanse Republiek en alle andere derde landen aanzienlijk afgenomen, respectievelijk met 19 % en 31 %. Ondanks de daling van de invoer uit de Dominicaanse Republiek kon het marktaandeel toch worden vergroot van 66 % tot 71 %. Deze invoer werd echter geheel verwerkt in de productie van furfurylalcohol door de Europese dochteronderneming van de producent in de Dominicaanse Republiek. De voor deze transacties gehanteerde prijzen zijn dus verrekenprijzen tussen verbonden ondernemingen en geven misschien geen goed beeld van de reële marktprijzen.

#### 3.1. Omvang en prijzen van de uitvoer uit de VRC naar andere derde landen

- (50) In de beoordelingsperiode is de uitvoer met 105 % gestegen (wat neerkomt op ongeveer 9 % van de totale EU-verkoop in het TNO). Er zij op gewezen dat de uitvoer

van de BU naar andere derde landen in het TNO tegen lage prijzen plaatsvond. Dit is te verklaren door de concurrentie met Chinees furfuraldehyde in grote hoeveelheden tegen lage prijzen in andere derde landen.

**Tabel 5 — Omvang en prijzen van de uitvoer van de BU naar andere derde landen**

Jaar	2007	2008	2009	TNO
Hoeveelheden — Index (2007 = 100)	100	136	211	205
Ontwikkeling op jaarbasis		36	75	- 6
Prijzen — Index (2007 = 100)	100	114	88	82
Ontwikkeling op jaarbasis		14	- 26	- 6

### 4. Economische situatie van de BU

- (51) De economische situatie van de BU, d.w.z. de twee ondernemingen Lenzing en Tanin, wordt hieronder geanalyseerd.

#### 4.1. Productie

- (52) De totale productie van het betrokken product door de BU is in de beoordelingsperiode met 14 % gestegen.

**Tabel 6 — Productie in de Unie**

Jaar	2007	2008	2009	TNO
Index (2007 = 100)	100	109	114	114
Ontwikkeling op jaarbasis		9	5	0

Bron: Gecontroleerde antwoorden van de producenten in de Unie op de vragenlijst.

#### 4.2. Productiecapaciteit en bezettingsgraad

- (53) De totale productiecapaciteit van de BU bleef in de beoordelingsperiode onveranderd. De bezettingsgraad van de BU is met 12 procentpunten gestegen, van 85 % tot 97 %, wat betekent dat bijna op maximumcapaciteit werd geproduceerd.

**Tabel 7 — Capaciteit van de Unie**

Jaar	2007	2008	2009	TNO
Index (2007 = 100)	100	100	100	100
Bezettingsgraad	85 %	92 %	96 %	97 %

Bron: Gecontroleerde antwoorden van de producenten in de Unie op de vragenlijst.



## 4.3. Voorraadniveau

- (54) Uit de volgende tabel blijkt dat het voorraadniveau van de BU in de beoordelingsperiode met 26 % is gestegen. De toename van de voorraden was met 193 % bijzonder sterk tussen 2007 en 2008.

Tabel 8 — Voorraden

Jaar	2007	2008	2009	TNO
Index (2007 = 100)	100	293	165	126
Ontwikkeling op jaarbasis		193	- 128	- 40

Bron: Gecontroleerde antwoorden van de producenten in de Unie op de vragenlijst.

## 4.4. Omvang van de verkoop en marktaandeel

- (55) De verkoop van de BU aan niet-verbonden afnemers op de markt van de Unie is in het TNO met 13 % gestegen. Als gevolg van de toename van de verkoop is het marktaandeel van de BU in de beoordelingsperiode met 5 procentpunten gestegen.

Tabel 9 — Omvang van de verkoop en marktaandeel van de Unie

Jaar	2007	2008	2009	TNO
Index (2007 = 100)	100	100	112	113
Marktaandeel (orde van grootte)	10-20 %	10-20 %	14-24 %	15-25 %

Bron: Gecontroleerde antwoorden van de producenten in de Unie op de vragenlijst.

## 4.5. Gemiddelde verkoopprijzen

- (56) De gemiddelde verkoopprijzen van de BU op de markt van de Unie zijn in de beoordelingsperiode met 1 % gedaald. Met een stijging van 11 % bereikten de verkoopprijzen in 2008 een piek, maar in het jaar daarna gingen zij weer snel omlaag. De lichte daling van de verkoopprijzen moet worden gezien tegen de achtergrond van de stijging van de productiekosten per eenheid met 5 %, die de BU niet kon doorberekenen.

Tabel 10 — Gemiddelde verkoopprijs in de Unie

Jaar	2007	2008	2009	TNO
Index (2007 = 100)	100	111	98	99
Ontwikkeling op jaarbasis		11	- 13	1

Bron: Gecontroleerde antwoorden van de producenten in de Unie op de vragenlijst.

## 4.6. Gemiddelde productiekosten

- (57) In de beoordelingsperiode zijn de gemiddelde productiekosten met 5 % gestegen, wat hoofdzakelijk was toe te schrijven aan de toename van het aantal werknemers en de daaruit voortvloeiende stijging van de totale arbeidskosten.

Tabel 11 — Gemiddelde productiekosten

Jaar	2007	2008	2009	TNO
Index (2007 = 100)	100	105	105	105
Ontwikkeling op jaarbasis		5	0	0

Bron: Gecontroleerde antwoorden van de producenten in de Unie op de vragenlijst.

## 4.7. Winstgevendheid en kasstroom

- (58) De door de BU gemaakte winst is in de beoordelingsperiode aanzienlijk gedaald, evenals de kasstroom, die met 56 % is geslonken. Dit was toe te schrijven aan de druk op de verkoopprijzen, ondanks de toename van zowel de productie als de verkoop.

Tabel 12 — Winstgevendheid en kasstroom

Jaar	2007	2008	2009	TNO
Winstgevendheid — Index (2007 = 100)	100	175	- 7	- 4
Ontwikkeling op jaarbasis		75	- 182	3
Kasstroom — Index (2007 = 100)	100	144	49	44
Ontwikkeling op jaarbasis		44	- 95	- 5

Bron: Gecontroleerde antwoorden van de producenten in de Unie op de vragenlijst.

## 4.8. Investerings, rendement van investeringen en vermogen om kapitaal aan te trekken

- (59) Tussen 2007 en het eind van het TNO zijn de investeringen met 95 % teruggelopen. Het rendement van investeringen, uitgedrukt als winst/verlies op het betrokken product in verhouding tot de nettoboekwaarde van de investeringen, is in de beoordelingsperiode aanzienlijk gedaald, net als de investeringen. Door de verslechtering van de winstgevendheid en de kasstroom is het vermogen van de indieners van het verzoek om kapitaal aan te trekken in de beoordelingsperiode aanzienlijk afgenomen. Dat is ook duidelijk te merken aan de investeringen van de indieners van het verzoek, die in de beoordelingsperiode met 95 % zijn gedaald.

Tabel 13 — Investerings en rendement van investeringen

Jaar	2007	2008	2009	TNO
Investerings — Index (2007 = 100)	100	61	2	5
Ontwikkeling op jaarbasis		- 39	- 59	3
Rendement van investeringen — Index (2007 = 100)	100	196	- 7	- 4
Ontwikkeling op jaarbasis		96	- 203	3

Bron: Gecontroleerde antwoorden van de producenten in de Unie op de vragenlijst.

#### 4.9. Werkgelegenheid en productiviteit

- (60) De werkgelegenheid in de BU is in de beoordelingsperiode met 8 % gestegen. De productiviteit, gemeten als de productie in ton per werknemer, is met 6 % toegenomen. De totale arbeidskosten zijn in de beoordelingsperiode echter met 16 % gestegen.

**Tabel 14 — Werkgelegenheid en productiviteit**

Jaar	2007	2008	2009	TNO
Werkgelegenheid — Index	100	109	109	108
Productiviteit (ton/werknemer) — Index	100	100	105	106
Arbeidskosten — Index	100	114	115	116

Bron: Gecontroleerde antwoorden van de producenten in de Unie op de vragenlijst.

#### 4.10. Hoogte van de dumpingmarge

- (61) Gezien de omvang, het marktaandeel en de prijzen van de invoer met dumping uit de VRC kan het effect van de werkelijke dumpingmarges op de BU niet als te verwaarlozen worden beschouwd.

#### 4.11. Herstel van de gevolgen van dumping

- (62) Zoals uit de gunstige ontwikkeling van de meeste van bovengenoemde indicatoren blijkt, heeft de financiële situatie van de BU zich in de beoordelingsperiode gedeeltelijk hersteld van de schadelijke gevolgen van de invoer met dumping van oorsprong uit de VRC.

#### 4.12. Groei

- (63) Hoewel het verbruik in de Unie in de beoordelingsperiode met 24 % is gedaald, zijn de productie van de BU, de omvang van de verkoop en het marktaandeel in dezelfde periode toegenomen. Tegelijkertijd zijn de omvang en het marktaandeel van de invoer uit de VRC afgenomen. De BU kon echter tot op zekere hoogte profijt trekken van de maatregelen omdat de Chinese druk op de verkoopprijzen de BU niet toeliet winst te maken of zijn winstdoel te realiseren.

### 5. Conclusie over de economische situatie van de BU

- (64) Furfuraldehyde uit de Dominicaanse Republiek is niet beschikbaar op de vrije markt van de Unie. Er zijn dan ook geen aanwijzingen gevonden dat deze invoer zou hebben bijgedragen tot de precaire situatie van de BU. De omvang van de invoer uit andere derde landen is zo sterk gedaald dat, zelfs als die tegen zeer lage prijzen plaatsvindt, het effect ervan niet als significant kan worden beschouwd.
- (65) De maatregelen ten aanzien van de VRC hebben een positief effect op de economische situatie van de BU

gehad, aangezien de meeste schade-indicatoren een positieve ontwikkeling lieten zien: de productie en de omvang en waarde van de verkoop zijn toegenomen. Ondanks het afnemende verbruik is de BU erin geslaagd zijn marktaandeel te vergroten. De winstgevendheid is in het TNO echter aanzienlijk achteruitgegaan. De BU kon zijn winstdoel, dat bij het oorspronkelijke onderzoek op 5 % werd vastgesteld om de ontwikkeling van de BU te garanderen, niet realiseren. Er wordt dan ook geconcludeerd dat de BU aanmerkelijke schade heeft geleden in de zin van artikel 3, lid 5, van de basisverordening en dat de financiële situatie van de BU kwetsbaar blijft.

### F. WAARSCHIJNLIJKHEID VAN HERHALING VAN SCHADE

- (66) In de overwegingen 39 en 40 is geconcludeerd dat het vervallen van de maatregelen waarschijnlijk zal leiden tot een aanzienlijke toename van de uitvoer met dumping van de VRC naar de Unie.
- (67) Zoals hierboven vermeld beschikken de Chinese producenten over het potentieel om grote hoeveelheden naar de markt van de Unie te verleggen als de maatregelen worden ingetrokken. Volgens het verzoek om een nieuw onderzoek bedroeg de Chinese productiecapaciteit 320 000 ton in 2009, met een reservecapaciteit van ten minste 20 000 ton. Bovendien ziet het ernaar uit dat andere uitvoermarkten zoals Japan, Thailand en de VS die reservecapaciteit niet kunnen absorberen, zodat deze hoogstwaarschijnlijk op de markt van de Unie zou worden gericht.
- (68) Wat de prijzen betreft, blijkt uit de Chinese uitvoerstatistieken dat de prijs van het betrokken product bij uitvoer naar de VS vergelijkbaar was met die bij uitvoer naar de Unie onder de RAV. De Chinese prijzen bij uitvoer naar andere markten waren hoger.
- (69) Aangezien echter de Chinese prijzen die van de BU met 11 % onderboden, is het waarschijnlijk dat, als de maatregelen komen te vervallen, de Chinese exporteurs hun praktijken zullen voortzetten om het verloren marktaandeel terug te winnen. Dat gedrag in combinatie met hun vermogen om aanzienlijke hoeveelheden van het betrokken product op de markt van de Unie af te zetten, zou een zeer ongunstig effect hebben op de BU en met name op zijn winstgevendheid.
- (70) Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat intrekking van de maatregelen naar alle waarschijnlijkheid zal leiden tot herhaling van schade als gevolg van de invoer met dumping uit de VRC.

### G. BELANG VAN DE UNIE

#### 1. Voorafgaande opmerking

- (71) Overeenkomstig artikel 21 van de basisverordening werd onderzocht of handhaving van de bestaande antidumpingmaatregelen in strijd is met het belang van de hele Unie.

(72) Dit werd vastgesteld aan de hand van een afweging van de belangen van alle betrokkenen, d.w.z. de BU, de importeurs/handelaren en de gebruikers en leveranciers van het betrokken product.

(73) Bij de vorige onderzoeken werd de vaststelling van maatregelen niet in strijd geacht met het belang van de Unie. Bovendien is dit een onderzoek in verband met het vervallen van maatregelen, hetgeen betekent dat een situatie wordt geanalyseerd waarin al antidumpingmaatregelen gelden.

(74) Op basis daarvan werd onderzocht of er, ondanks de conclusie dat het waarschijnlijk is dat de dumping wordt voortgezet en de schade zich herhaalt, dwingende redenen zijn die tot de conclusie leiden dat het in dit bijzondere geval niet in het belang van de Unie is de maatregelen te handhaven.

## 2. Belang van de bedrijfstak van de Unie

(75) De bedrijfstak van de Unie heeft bewezen een levensvatbare bedrijfstak te zijn die zich aan veranderende omstandigheden op de markt kan aanpassen. Dit werd met name bevestigd door de gunstige ontwikkeling van de productie en de verkoop in een context van afnemend verbruik in de Unie. Door de enorme druk op de verkoopprijzen kon de winstgevendheid echter deze positieve trend niet volgen.

(76) Gezien de bestaande reservecapaciteit voor furfuraldehyde in de VRC tezamen met het feit dat andere uitvoermarkten (zoals Japan, Thailand en de VS) die reservecapaciteit niet kunnen absorberen, zouden de Chinese exporteurs, als de maatregelen komen te vervallen, naar alle waarschijnlijkheid hun verloren marktaandeel trachten terug te winnen door hun dumpinggedrag op de markt van de Unie voort te zetten.

(77) Zonder handhaving van de antidumpingmaatregelen zal de situatie van de BU dan ook naar alle waarschijnlijkheid fors verslechteren als gevolg van de laaggeprijsde uitvoer met dumping uit de VRC, zoals uitgelegd in de overwegingen 65 tot en met 68.

## 3. Belang van de importeurs

(78) Slechts één importeur in de Unie heeft aan de procedure meegewerkt: IFC, een in Nederland gevestigde onderneming die in handen is van een producent van furfuraldehyde in de Dominicaanse Republiek. IFC is de enige actieve importeur van furfuraldehyde in de EU; enkele andere ondernemingen voeren het betrokken product slechts af en toe in. IFC is de belangrijkste speler op de markt van de Unie voor furfuraldehyde (en furfurylalcohol), daar de onderneming ongeveer 80 % van het verbruik in de Unie vertegenwoordigt. IFC importeert uit de Dominicaanse Republiek, uit de VRC onder de RAV en uit andere derde landen. Bovendien is IFC, dat circa 32 %

van de totale verkoop van de BU voor zijn rekening neemt, de belangrijkste afnemer van de BU. Het aangekochte furfuraldehyde wordt vervolgens tot furfurylalcohol verwerkt door TFC, de in Geel, België, gevestigde verbonden onderneming van IFC.

(79) Deze importeur is redelijk neutraal wat de procedure betreft, daar hij enerzijds zonder beperkingen en zonder de last van de naleving van de douanevoorschriften voor de RAV toegang tot Chinees furfuraldehyde zou willen hebben, en anderzijds zou willen dat de BU blijft bestaan om het betrokken product op korte termijn te kunnen aanschaffen. Bovendien wordt door de handhaving van de maatregelen de concurrentie met de invoer uit zijn moedermaatschappij in de Dominicaanse Republiek opgeheven en de sterke positie van de groep zowel op de markt voor furfuraldehyde als de markt voor furfurylalcohol (inclusief RAV) in de Unie verstevigd.

## 4. Belang van de gebruikers

(80) De Commissie heeft 27 industriële gebruikers van furfuraldehyde een vragenlijst toegezonden. Slechts drie gebruikers hebben aan de procedure meegewerkt. Zij kochten echter geen furfuraldehyde aan in de VRC, maar betrokken het rechtstreeks bij de BU. Voor deze gebruikers is het belang van furfuraldehyde voor hun activiteiten, namelijk olieraffinage of de productie van smeeroïlen, te verwaarlozen. Zij voelen zich dan ook niet bijzonder benadeeld door de antidumpingmaatregelen.

## 5. Conclusie inzake het belang van de Unie

(81) Rekening houdend met het bovenstaande wordt geconcludeerd dat er geen dwingende redenen zijn om de huidige antidumpingmaatregelen niet te handhaven.

## H. ANTIDUMPINGMAATREGELEN

(82) Alle partijen zijn in kennis gesteld van de belangrijkste feiten en overwegingen op grond waarvan de Commissie wil aanbevelen de bestaande maatregelen te handhaven. Zij konden hierover binnen een bepaalde termijn na deze mededeling opmerkingen maken. De ingediende relevante opmerkingen zijn onderzocht, maar gaven geen aanleiding tot wijziging van de belangrijkste feiten en overwegingen op basis waarvan besloten is de antidumpingmaatregelen te handhaven.

(83) Uit het voorgaande vloeit voort dat de antidumpingmaatregelen die bij Verordening (EG) nr. 639/2005 zijn ingesteld op de invoer van furfuraldehyde van oorsprong uit de VRC, overeenkomstig artikel 11, lid 2, van de basisverordening moeten worden gehandhaafd. Deze maatregelen bestaan in een specifiek recht.

(84) Aangezien dit specifieke recht echter werd vastgesteld op basis van de bevindingen van het oorspronkelijke onderzoek in 1995 en sindsdien niet opnieuw is bekeken, werd het passend geacht na te gaan of de hoogte van het recht nog steeds relevant is. In dat verband zal de Commissie overwegen overeenkomstig artikel 11, lid 3, van de basisverordening ambtshalve een tussentijds nieuw onderzoek te openen,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

1. Er wordt een definitief antidumpingrecht ingesteld op 2-furaldehyde (ook bekend als furfuraldehyde of furfural), momenteel ingedeeld onder GN-code 2932 12 00, van oorsprong uit de Volksrepubliek China.

2. Het recht bedraagt 352 EUR per ton.

3. Wanneer goederen zijn beschadigd voordat zij in het vrije verkeer worden gebracht en de werkelijk betaalde of te betalen prijs derhalve overeenkomstig artikel 145 van Verordening (EEG) nr. 2454/93 van de Commissie van 2 juli 1993 houdende

vaststelling van enkele bepalingen ter uitvoering van Verordening (EEG) nr. 2913/92 van de Raad tot vaststelling van het communautair douanewetboek<sup>(1)</sup> met het oog op de vaststelling van de douanewaarde verhoudingsgewijs is verminderd, wordt het op basis van lid 2 van dit artikel berekende antidumpingrecht met hetzelfde percentage verminderd als de werkelijk betaalde of te betalen prijs.

4. Tenzij anders vermeld zijn de geldende bepalingen inzake douanerechten van toepassing.

*Artikel 2*

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 4 mei 2011.

*Voor de Raad*  
*De voorzitter*  
MARTONYI J.

---

<sup>(1)</sup> PB L 253 van 11.10.1993, blz. 1.

## VERORDENING (EU) Nr. 454/2011 VAN DE COMMISSIE

van 5 mei 2011

## betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem telematicatoepassingen ten dienste van passagiers van het trans-Europees spoorwegsysteem

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap <sup>(1)</sup>, en met name artikel 6, lid 1,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Overeenkomstig artikel 2, onder e), van Richtlijn 2008/57/EG is het spoorwegsysteem onderverdeeld in structurele en functionele subsystemen. Voor elk subsysteem dient een technische specificatie inzake interoperabiliteit („TSI”) te worden opgesteld.
- (2) Bij Besluit C(2006) 124 definitief van 9 februari 2007 heeft de Commissie het Europees Spoorwegbureau („het Bureau”) opdracht gegeven om technische specificaties voor interoperabiliteit te ontwikkelen krachtens Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese conventionele spoorwegsysteem <sup>(2)</sup>. In deze opdracht werd het Bureau verzocht om de ontwerp-TSI inzake telematicatoepassingen voor passagiers op te stellen. Het Bureau diende een aanbeveling in op 31 mei 2010. Deze aanbeveling moet na een mandaat van de Commissie worden aangevuld met een bijkomende aanbeveling inzake tarieven, afgifte van vervoersbewijzen en boeking van binnenlandse reizen. Bij het opstellen van het ontwerpadvies dient het Bureau rekening te houden met nationale ontwikkelingen en technische ontwikkeling op het gebied van innoverende vervoersbewijzen en intermodaliteit.
- (3) Technische specificaties voor interoperabiliteit zijn specificaties opgesteld overeenkomstig Richtlijn 2008/57/EG. De TSI in de bijlage heeft betrekking op het subsysteem inzake telematicatoepassingen ten dienste van passagiers teneinde te voldoen aan de essentiële eisen en het waarborgen van de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem.

- (4) Een doeltreffende koppeling van de informatie- en communicatiesystemen van de verschillende infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen is belangrijk om actuele informatie aan te bieden en voor de afgifte van vervoersbewijzen aan reizigers.
- (5) Het doel van deze TSI is het definiëren van procedures en interfaces tussen alle betrokken partijen voor het aanbieden van informatie en de afgifte van vervoersbewijzen aan reizigers via algemeen beschikbare technologieën. De TSI dient te voorzien in de uitwisseling van informatie voor: informatiesystemen voor reizigers vóór en tijdens de reis, reserverings- en betalingssystemen, bagagebeheer, afgifte van vervoersbewijzen via loketten, automaten, aan boord van treinen, per telefoon, internet of andere algemeen beschikbare informatietechnologieën en het beheer van aansluitingen tussen treinen en andere vervoerswijzen.
- (6) De aan reizigers verstrekte informatie moet toegankelijk zijn overeenkomstig de eisen van de Beschikking 2008/164/EG van de Commissie van 21 december 2007 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit „personen met verminderde mobiliteit” voor het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem en het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem <sup>(3)</sup>.
- (7) De bepalingen van deze TSI mogen geen afbreuk doen aan krachtens artikel 2 van Verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(4)</sup> door lidstaten genomen besluiten.
- (8) Voor de toepassing van deze verordening moeten gedetailleerde specificaties worden vastgesteld. In deze specificaties wordt het systeem voor uitwisseling van gegevens gedefinieerd op basis van gemeenschappelijke componenten en uitgaande van koppeling van de informatie- en communicatiesystemen van de betrokken partijen. Een beschrijving van de governance voor de ontwikkeling, introductie en exploitatie van dit systeem en een masterplan voor de ontwikkeling en introductie van dit systeem zijn eveneens vereist. Deze stukken worden opgesteld tijdens de eerste uitvoeringsfase. De TSI zal dus op een later tijdstip aangepast moeten worden op basis van deze stukken (gedetailleerde specificaties, governance en masterplan).

<sup>(1)</sup> PB L 191 van 18.7.2008, blz. 1.

<sup>(2)</sup> PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1.

<sup>(3)</sup> PB L 64 van 7.3.2008, blz. 72.

<sup>(4)</sup> PB L 315 van 3.12.2007, blz. 14.

- (9) Overeenkomstig artikel 5, lid 8, van Richtlijn 2008/57/EG, moeten de door het Bureau gepubliceerde technische documenten waar in deze verordening naar wordt verwezen, worden beschouwd als bijlagen bij de TSI en daarom bindend worden vanaf het moment waarop de TSI in werking treedt.
- (10) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 29, lid 1, van Richtlijn 2008/57/EG ingestelde comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

#### Artikel 1

1. De technische specificatie inzake interoperabiliteit (hierna „TSI”) betreffende het element „toepassingen ten dienste van de passagiers” van het subsysteem „telematicatoepassingen” van het trans-Europees spoorwegsysteem als bedoeld in artikel 6, lid 1, van Richtlijn 2008/57/EG is opgenomen in bijlage I.

2. De TSI is van toepassing op het element „toepassingen ten dienste van de passagiers” van het subsysteem „telematicatoepassingen” zoals gedefinieerd in punt 2.5 van bijlage II bij Richtlijn 2008/57/EG.

3. De naleving van de eisen van deze TSI voor spoorwegdiensten vanuit of naar derde landen is afhankelijk van de beschikbaarheid van informatie van partijen buiten de Europese Unie, tenzij bilaterale overeenkomsten voorzien in informatie-uitwisseling die verenigbaar is met de TSI.

#### Artikel 2

Deze TSI wordt in drie fasen uitgevoerd:

- een eerste fase waarin gedetailleerde IT-specificaties, het governancekader en een masterplan worden vastgesteld (fase één);
- een tweede fase voor de ontwikkeling van het systeem voor de uitwisseling van gegevens (fase twee);
- een laatste fase voor de introductie van het systeem voor gegevensuitwisseling (fase drie).

#### Artikel 3

1. Het Europees Spoorwegbureau maakt op zijn website de in bijlage III vermelde technische documenten bekend en houdt ze actueel. Het stelt een wijzigingsbeheerproces in voor de technische documenten overeenkomstig punt 7.5.2 van bijlage I.

Het Bureau rapporteert aan de Commissie over de voortgang van deze documenten. De Commissie informeert de lidstaten via het bij artikel 29 van Richtlijn 2008/57/EG opgerichte comité.

2. Het Europees Spoorwegbureau maakt op zijn website de in punt 4.2.19 van bijlage I vermelde referentiedocumenten bekend en houdt ze actueel. Het stelt een wijzigingsbeheerproces op voor deze documenten. Het Bureau rapporteert aan de Commissie over de voortgang van deze documenten. De Commissie informeert de lidstaten via het bij artikel 29 van Richtlijn 2008/57/EG opgerichte comité.

3. Het Europees Spoorwegbureau brengt uiterlijk op 31 maart 2012 advies uit over de in bijlage II van deze verordening vermelde openstaande punten.

#### Artikel 4

Spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders, stationsbeheerders, verkopers van vervoersbewijzen en het Bureau ondersteunen de werkzaamheden van fase één zoals gespecificeerd in punt 7.2 van bijlage I door functionele en technische informatie en expertise aan te bieden.

#### Artikel 5

De op Europees niveau representatieve instanties van de spoorwegsector zoals gedefinieerd in artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(1)</sup> ontwikkelen samen met een vertegenwoordiger van de verkopers van vervoersbewijzen en een vertegenwoordiger van de Europese reizigers de gedetailleerde IT-specificaties, de governance en het masterplan zoals omschreven in punt 7 van bijlage I en leggen deze uiterlijk één jaar na de bekendmaking van deze verordening in het *Publicatieblad van de Europese Unie* voor aan de Commissie.

#### Artikel 6

Lidstaten dragen er zorg voor dat spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders, stationsbeheerders en verkopers van vervoersbewijzen worden ingelicht over deze verordening.

#### Artikel 7

Deze verordening zal worden gewijzigd op basis van de resultaten van fase één zoals beschreven in punt 7.2 van bijlage I.

<sup>(1)</sup> PB L 164 van 30.4.2004, blz. 1.

*Artikel 8*

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 5 mei 2011.

*Voor de Commissie*  
*De voorzitter*  
José Manuel BARROSO

---

## BIJLAGE I

## 1. INLEIDING

1.1. **Technisch toepassingsgebied**

Deze technische specificatie inzake interoperabiliteit (hierna „TSI”) heeft betrekking op het element „toepassingen ten dienste van de passagiers” van het subsysteem „telematicatoepassingen” van het trans-Europees spoorwegsysteem overeenkomstig artikel 6, lid 1, van Richtlijn 2008/57/EG. Ze maakt deel uit van het functiegebied van de lijst in bijlage II bij Richtlijn 2008/57/EG.

1.2. **Geografisch toepassingsgebied**

In geografische zin is deze TSI van toepassing op het trans-Europees spoorwegsysteem als gedefinieerd in artikel 2, onder a), van Richtlijn 2008/57/EG.

1.3. **Inhoud van deze TSI**

De inhoud van deze TSI is in overeenstemming met artikel 5 van Richtlijn 2008/57/EG.

Hoofdstuk 4 van deze TSI omvat tevens de specifieke exploitatie- en onderhoudsregels voor het technisch en geografisch toepassingsgebied.

## 2. DEFINITIE VAN HET SUBSISTEEM/TOEPASSINGSGBIED

2.1. **Subsysteem**

Deze TSI heeft betrekking op:

- a) het functionele subsysteem „telematicatoepassingen ten dienste van passagiers”;
- b) het deel van het onderhoudssubsysteem dat betrekking heeft op de telematicatoepassingen ten dienste van passagiers (namelijk de methoden voor gebruik, beheer, bijwerken en onderhoud van databanken, software en communicatieprotocollen voor gegevensoverdracht enz.).

Ze omvat het verstrekken van informatie over de volgende aspecten:

- a) systemen om reizigers vóór en tijdens de reis informatie te verstrekken;
- b) boekings- en betalingssystemen;
- c) bagagebeheer;
- d) afgifte van vervoersbewijzen via loketten, automaten, telefoon, internet of andere algemeen beschikbare informatietechnologieën, dan wel aan boord van treinen;
- e) beheer van aansluitingen tussen treinen en andere vervoerswijzen.

2.1.1. *Reizigers informatie verstrekken vóór en tijdens de reis*

In bijlage II van Verordening (EG) nr. 1371/2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer is vermeld welke informatie minimaal door spoorwegondernemingen en/of verkopers van vervoersbewijzen aan reizigers moet worden verstrekt.

2.1.2. *Boekings- en betalingssystemen*

Er dient informatie te worden uitgewisseld tussen de boekingsystemen en systemen voor de afgifte van vervoersbewijzen, en de betalingssystemen van de verschillende verkopers van vervoersbewijzen en spoorwegondernemingen, teneinde de reiziger in staat te stellen te betalen voor de bovengenoemde vervoersbewijzen, boekingen en toeslagen voor de door de reiziger gekozen reis en dienst.

2.1.3. *Bagagebeheer*

De reiziger wordt informatie verstrekt betreffende de klachtenprocedures indien geregistreerde bagage kwijtraakt tijdens de reis. Bovendien wordt reizigers informatie verstrekt over het verzenden of afhalen van geregistreerde bagage.



2.1.4. *Afgifte van vervoersbewijzen via loketten, automaten, telefoon, internet of andere algemeen beschikbare informatietechnologieën*

Er wordt informatie uitgewisseld tussen spoorwegondernemingen en verkopers van vervoersbewijzen teneinde de laatstgenoemden in staat te stellen om, indien beschikbaar, vervoersbewijzen, rechtstreekse vervoersbewijzen en toeslagen af te geven, en boekingen te verrichten.

2.1.5. *Beheer van aansluitingen tussen treinen en andere takken van vervoer*

Er wordt een norm voorgesteld voor het verstrekken van informatie aan en de uitwisseling van informatie met andere takken van vervoer.

3. ESSENTIËLE EISEN

3.1. **De essentiële eisen waaraan moet worden voldaan**

Overeenkomstig artikel 4, lid 1, van Richtlijn 2008/57/EG moeten het trans-Europees spoorwegsysteem, de subsystemen en de interoperabiliteitsonderdelen voldoen aan de essentiële eisen die in bijlage III van de richtlijn in algemene termen zijn beschreven.

In het kader van deze TSI is aan de essentiële eisen als bedoeld in hoofdstuk 3 van onderhavige TSI voldaan wanneer voldaan is aan de specificaties beschreven in hoofdstuk 4: Karakterisering van het subsysteem.

3.2. **Aspecten van algemene eisen**

De relevantie van de algemene eisen voor het subsysteem telematicatoepassingen voor passagiers wordt als volgt bepaald:

3.2.1. *Veiligheid*

De volgende essentiële eisen inzake veiligheid zijn van toepassing op het subsysteem telematicatoepassingen ten dienste van passagiers: essentiële eis 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4 en 1.1.5 van bijlage III bij Richtlijn 2008/57/EG. Deze essentiële eisen zijn niet relevant voor het subsysteem telematicatoepassingen.

3.2.2. *Betrouwbaarheid en beschikbaarheid*

Aan essentiële eis 1.2 van bijlage III bij Richtlijn 2008/57/EG wordt voldaan door de volgende hoofdstukken:

— hoofdstuk 4.2.19: diverse referentiebestanden en -databases

— hoofdstuk 4.2.21: netwerken en communicatie.

3.2.3. *Gezondheid*

De essentiële eisen 1.3.1 en 1.3.2 van bijlage III bij Richtlijn 2008/57/EG zijn niet relevant voor het subsysteem telematicatoepassingen.

3.2.4. *Milieubescherming*

De essentiële eisen 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 en 1.4.5 van bijlage III bij Richtlijn 2008/57/EG zijn niet relevant voor het subsysteem telematicatoepassingen.

3.2.5. *Technische compatibiliteit*

De essentiële eis 1.5 van bijlage III bij Richtlijn 2008/57/EG is niet relevant voor het subsysteem telematicatoepassingen.

3.3. **Specifieke aspecten van het subsysteem telematicatoepassingen ten dienste van passagiers**

De relevantie van de algemene eisen voor het subsysteem telematicatoepassingen ten dienste van passagiers wordt als volgt bepaald:

### 3.3.1. *Technische compatibiliteit*

Aan essentiële eis 2.7.1 van bijlage III bij Richtlijn 2008/57/EG wordt met name voldaan door de volgende hoofdstukken:

— hoofdstuk 4.2.19: diverse referentiebestanden en -databases

— hoofdstuk 4.2.21: netwerken en communicatie.

### 3.3.2. *Betrouwbaarheid en beschikbaarheid*

Aan essentiële eis 2.7.2 van bijlage III bij Richtlijn 2008/57/EG wordt met name voldaan door de volgende hoofdstukken:

— hoofdstuk 4.2.19: diverse referentiebestanden en -databases

— hoofdstuk 4.2.21: netwerken en communicatie.

Deze essentiële eis, en met name de gebruiksmethode om de doeltreffendheid van deze telematicatoepassingen en de kwaliteit van de dienst te waarborgen, vormt echter de grondslag voor de TSI als geheel en is niet beperkt tot de bovengenoemde hoofdstukken.

### 3.3.3. *Gezondheid*

Wat betreft essentiële eis 2.7.3 van bijlage III bij Richtlijn 2008/57/EG, worden in deze TSI geen eisen gespecificeerd naast de reeds bestaande nationale en Europese regels betreffende de minimumvoorschriften voor ergonomie en gezondheidsbescherming in verband met de interface tussen deze telematicatoepassingen en gebruikers.

### 3.3.4. *Veiligheid*

Aan essentiële eis 2.7.4 van bijlage III bij Richtlijn 2008/57/EG wordt voldaan door de volgende hoofdstukken:

— hoofdstuk 4.2.19: diverse referentiebestanden en -databases

— hoofdstuk 4.2.21: netwerken en communicatie.

## 4. KARAKTERISERING VAN HET SUBSISTEEM

### 4.1. **Inleiding**

Rekening houdend met alle geldende essentiële eisen wordt het subsysteem telematicatoepassingen ten dienste van passagiers gekenmerkt door de volgende fundamentele parameters die hierna worden beschreven.

### 4.2. **Functionele en technische specificaties van het subsysteem**

#### 4.2.1. *Uitwisseling van dienstregelingsgegevens*

In deze fundamentele parameter is vastgelegd hoe de spoorwegonderneming de uitwisseling van dienstregelingsgegevens dient te verrichten.

Deze fundamentele parameter waarborgt dat dienstregelingen die de hierna gedefinieerde gegevenselementen omvatten ter beschikking worden gesteld van een andere spoorwegonderneming, van derden en van publiekrechtelijke instanties. Voorts waarborgt deze fundamentele parameter dat elke spoorwegonderneming correcte en actuele dienstregelingsgegevens verstrekt.

De bepalingen van deze fundamentele parameter zijn van toepassing op de reizigersdiensten van de spoorwegonderneming.

Voor deze fundamentele parameter geldt het volgende proces:

#### 4.2.1.1. *De spoorwegonderneming stelt haar eigen dienstregelingsgegevens ter beschikking van andere spoorwegondernemingen en van derden*

De spoorwegonderneming stelt alle gegevens beschikbaar voor de dienstregelingen waar de spoorwegonderneming exclusief dan wel samen met een andere onderneming verantwoordelijk voor is en die betrekking hebben op vervoersdiensten die aan het publiek te koop worden aangeboden, door toegang te waarborgen voor alle spoorwegondernemingen, voor derden en voor publiekrechtelijke instanties. De spoorwegonderneming draagt er zorg voor dat de dienstregelingsgegevens correct en actueel zijn. De dienstregelingsgegevens worden gedurende minimaal twaalf maanden nadat de gegevens niet meer van toepassing zijn, beschikbaar gehouden.

Als een spoorwegonderneming een vervoersdienst onderhoudt in samenwerking met andere ondernemingen, draagt de spoorwegonderneming er samen met de andere betrokken ondernemingen zorg voor dat haar onderdeel van de dienstregeling correct en actueel is.

De dienstregelingsgegevens bestaan hoofdzakelijk uit:

- basisbeginselen van treintypen
- voorstelling van een trein
- verschillende mogelijke methoden om de dagen waarop de dienst verzorgd wordt, te presenteren
- treincategorie/diensttype
- vervoersdienstrelaties
- aan treinen gekoppelde wagongroepen
- koppelen aan, loskoppelen van
- aansluitende diensten (sluit aan op)
- aansluitende diensten (wijziging van dienstnummer)
- details van vervoersdiensten
- halteplaatsen met verkeersbeperkingen
- nachttreinen
- tijdzoneovergangen
- prijzen en boekingsgegevens
- informatieverstrekker
- aanbieder van boekingen
- faciliteiten
- toegankelijkheid van de trein (waaronder ingeroosterde gereserveerde zitplaatsen, plaatsen voor rolstoelen, universele slaapcoupés — zie TSI voor PRM 4.2.4) — zie punt 4.2.6.1
- aanvullende diensten
- aansluiting — tijd tussen vervoersdiensten
- lijst met stations.

Voor vervoersdiensten die exclusief onder het beheer van de spoorwegonderneming staan, wordt de jaardienstregeling ten minste twee maanden voor het in werking treden van de dienstregeling ter beschikking gesteld. Voor de overige vervoersdiensten stelt de spoorwegonderneming de dienstregeling zo snel mogelijk ter beschikking.

De spoorwegonderneming stelt eventuele wijzigingen in de jaardienstregeling beschikbaar door middel van een serie bijgewerkte dienstregelingen, ten minste zeven dagen voordat deze wijzigingen van kracht worden. Deze verplichting geldt alleen als de wijziging zeven dagen of meer voor het van kracht worden bekend is bij de spoorwegonderneming.

Het bovengenoemde proces en de daartoe gebruikte informatie zijn in overeenstemming met het/de volgende technische document(en):

— B.4 (zie bijlage III).

#### 4.2.2. *Uitwisseling van tariefgegevens*

In deze fundamentele parameter is vastgelegd hoe de spoorwegonderneming de uitwisseling van tariefgegevens dient te verrichten.

Deze fundamentele parameter zorgt ervoor dat tariefgegevens in de hierna gedefinieerde vorm ter beschikking staan van andere spoorwegondernemingen en van derden die vervoersbewijzen mogen verkopen.

De bepalingen van deze fundamentele parameter gelden voor alle reizigerstarieven van de spoorwegonderneming voor verkoop in het binnenland, internationale verkoop en verkoop in het buitenland.

Voor deze fundamentele parameter geldt het volgende proces:

##### 4.2.2.1. *De spoorwegonderneming stelt haar eigen tarieven ter beschikking van andere spoorwegondernemingen, bevoegde publiekrechtelijke instanties en derden die vervoerbewijzen mogen verkopen*

De spoorwegonderneming stelt al haar tarieven (inclusief prijstabellen) beschikbaar door toegang te waarborgen aan de spoorwegondernemingen en derden aan wie ze bevoegdheid tot verkoop verleent krachtens distributieovereenkomsten, en aan bevoegde publiekrechtelijke instellingen. De spoorwegonderneming draagt er zorg voor dat de tariefgegevens correct en actueel zijn.

Als een spoorwegonderneming een vervoersdienst onderhoudt in samenwerking met andere ondernemingen, draagt de spoorwegonderneming er samen met de andere betrokken ondernemingen zorg voor dat de tariefgegevens correct en actueel zijn.

De tariefgegevens bestemd voor internationale verkoop of verkoop in het buitenland bestaan hoofdzakelijk uit hetgeen is gedefinieerd in bijlage IV.

Tariefgegevens bestemd voor internationale verkoop of verkoop in het buitenland worden ter beschikking gesteld van spoorwegondernemingen en derden die krachtens distributieovereenkomsten bevoegd zijn tot verkoop, en aan bevoegde publiekrechtelijke instanties, minimaal zo lang van te voren als bepaald in bijlage IV.

Het bovengenoemde proces en de daartoe gebruikte informatie zijn in overeenstemming met tariefgegevens bestemd voor internationale verkoop of verkoop in het buitenland conform het/de volgende technische document(en):

— B.1 (zie bijlage III)

— B.2 (zie bijlage III)

— B.3 (zie bijlage III).

Tariefgegevens bestemd voor verkoop in het binnenland worden ter beschikking gesteld van de spoorwegondernemingen en van derden die vervoersbewijzen mogen verkopen en tevens van bevoegde publiekrechtelijke instanties, ten minste zo lang van te voren als het geval is voor tariefgegevens bestemd voor internationale verkoop en verkoop in het buitenland.

Het bovengenoemde proces en de daartoe gebruikte informatie in verband met tariefgegevens bestemd voor verkoop in het binnenland zijn conform het/de technische document(en) die worden ontwikkeld door het Bureau (zie bijlage II).

#### 4.2.3. *Informatie over contactgegevens van de spoorwegonderneming*

In deze fundamentele parameter is vastgelegd hoe de spoorwegonderneming informatie verstrekt over haar officiële website waarop klanten correcte informatie kunnen verkrijgen.

De bepalingen van deze fundamentele parameter zijn van toepassing op alle spoorwegondernemingen.

Voor deze fundamentele parameter geldt het volgende proces:

4.2.3.1. De spoorwegonderneming stelt een gegevensset met haar contactgegevens ter beschikking

De spoorwegonderneming stelt andere spoorwegondernemingen, het Bureau, derden en publiekrechtelijke instanties een gegevensset ter beschikking met de naam van de vervoerder, de code van de vervoerder en de officiële website. De in deze fundamentele parameter genoemde officiële website is machinaal leesbaar en dient te voldoen aan de richtsnoeren inzake toegankelijkheid van webinhoud. Als een spoorwegonderneming een gemeenschappelijke bedrijfseenheid exploiteert met een of meer andere spoorwegondernemingen, dienen de naam van de gemeenschappelijke bedrijfseenheid, de vervoerderscodes en de officiële website ter beschikking worden gesteld van de andere spoorwegondernemingen.

Wanneer een spoorwegonderneming haar dienstregelingsgegevens ter beschikking stelt van andere spoorwegondernemingen overeenkomstig hoofdstuk 4.2.1.1, draagt zij er zorg voor dat de vervoerdersnaam in de dienstregelingspresentatie overeenkomt met een vervoerdersnaam in deze gegevensset. Indien zich wijzigingen hebben voorgedaan, werkt de spoorwegonderneming de inhoud van de gegevensset zo snel mogelijk bij.

4.2.4. Informatie over vervoersvoorwaarden

In deze fundamentele parameter is vastgelegd hoe de spoorwegonderneming informatie over de vervoersvoorwaarden verstrekt.

Deze fundamentele parameter waarborgt dat vervoersvoorwaarden bekend worden gemaakt op de officiële website van de spoorwegonderneming.

De bepalingen van deze fundamentele parameter zijn van toepassing op de reizigersdiensten van de spoorwegonderneming.

Deze fundamentele parameter brengt het volgende proces met zich mee:

4.2.4.1. De spoorwegonderneming maakt informatie bekend betreffende de vervoersvoorwaarden.

De spoorwegonderneming maakt informatie bekend betreffende:

- algemene vervoersvoorwaarden voor reizigers in het treinverkeer (GCC-CIV/PRR);
- de eigen vervoersvoorwaarden;
- een link naar Verordening (EG) nr. 1371/2007 inzake de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer;
- de courante wijze van betaling;
- voorwaarden voor verkoop en klantenservice, met name met betrekking tot het inwisselen van en de terugbetaling van vervoersbewijzen;
- procedures voor het indien van klachten;

in elk geval op haar officiële website. Deze website voldoet aan de richtsnoeren inzake toegankelijkheid van webinhoud, waarin rekening wordt gehouden met de behoeften van slechthorenden en slechtzienden.

De eerste bekendmaking vindt uiterlijk zes maanden na het in werking treden van deze TSI plaats. Wijzigingen van de vervoersvoorwaarden dienen ten minste zes dagen vóór de inwerkingtreding ervan te worden bekendgemaakt. De spoorwegonderneming vermeldt de artikelen die zijn gewijzigd ten opzichte van de vorige versie. In deze gevallen houdt de spoorwegonderneming de eerdere versie van deze informatie toegankelijk op haar officiële website.

4.2.5. Informatie over het vervoer van geregistreerde bagage

In deze fundamentele parameter is vastgelegd hoe de spoorwegonderneming zorgt voor de verstrekking van informatie inzake vervoer van geregistreerde bagage, indien de spoorwegonderneming deze dienst aanbiedt. Als deze dienst niet wordt aangeboden, vermeldt de spoorwegonderneming dat de dienst niet wordt aangeboden.

Deze fundamentele parameter waarborgt dat informatie over het vervoer van geregistreerde bagage beschikbaar is voor de reiziger.

Deze fundamentele parameter brengt het volgende proces met zich mee:

4.2.5.1. De spoorwegonderneming maakt de voorwaarden bekend voor de verwerking van geregistreerde bagage

De spoorwegonderneming maakt ter attentie van reizigers de voorwaarden bekend voor de verwerking van geregistreerde bagage, indien zij deze dienst aanbiedt. Als de dienst niet wordt aangeboden, informeert zij de reizigers daarover. Deze informatie wordt in elk geval bekendgemaakt op de officiële website van de spoorwegonderneming. Deze website voldoet aan de richtsnoeren inzake toegankelijkheid van webinhoud, waarin rekening wordt gehouden met de behoeften van slechthorenden en slechtzienden.

De eerste bekendmaking van deze informatie vindt uiterlijk zes maanden na het in werking treden van deze TSI plaats. Wijzigingen van deze voorwaarden worden ten minste zes dagen vóór de inwerkingtreding van de wijziging bekendgemaakt. De spoorwegonderneming vermeldt de artikelen die zijn gewijzigd ten opzichte van de vorige versie. De spoorwegonderneming houdt telkens de eerdere versie van deze informatie toegankelijk op haar officiële website.

4.2.6. Informatie over vervoer van en bijstand aan personen met beperkte mobiliteit (PRM)

In deze fundamentele parameter is vastgelegd hoe de spoorwegonderneming, verkoper van vervoersbewijzen en/stationsbeheerder zorg dient te dragen voor het verstrekken van informatie over vervoer van en bijstand aan PRM.

Deze fundamentele parameter waarborgt dat informatie over vervoer van en bijstand aan PRM ter beschikking staat van de reiziger. Indien de spoorwegonderneming gebruikmaakt van IT-communicatie ter verzending van een beschikbaarheids-/boekingsverzoek voor bijstand aan een PRM, moet het systeem waarnaar het verzoek wordt verzonden minimaal in staat zijn tot de verwerking van berichten volgens het in technisch B.10 gespecificeerde protocol (zie bijlage III). Voorts dient het systeem een bevestigingsnummer te verstrekken voor de boeking van bijstand — dit is van essentieel belang om de klant/reiziger de waarborg en zekerheid te bieden dat de bijstand verstrekt wordt en om de aansprakelijkheid en verantwoordelijkheid voor het verstrekken van bijstand vast te leggen. Deze berichten bevatten alle vereiste gegevens om de spoorwegonderneming, verkoper van vervoersbewijzen en/of stationsbeheerder in staat te stellen de PRM een bevestigingsnummer (voor elk moment van vertrek en aankomst tijdens elke reis) te verstrekken voor het boeken van bijstand.

De bepalingen van deze fundamentele parameter worden als volgt toegepast: de informatieverstrekking over het vervoer van PRM geldt voor reizigersdiensten van de spoorwegonderneming. De bepalingen van deze fundamentele parameter met betrekking tot elektronisch verzoek/bevestiging worden toegepast indien er een overeenkomst bestaat tussen de verzoekende en de benaderde partij.

Deze fundamentele parameter brengt de volgende processen met zich mee:

4.2.6.1. De spoorwegonderneming maakt informatie bekend over de toegankelijkheid van spoorwegvervoersdiensten en de voorwaarden voor toegang tot het rollend materieel

De spoorwegonderneming maakt de volgende informatie bekend:

- de treintypen/-nummers en/of het lijnnummer (als geen treinnummer wordt verstrekt aan het publiek) waarop voorzieningen voor PRM aanwezig zijn;
- de typen en minimale hoeveelheden van voorzieningen voor PRM in de bovengenoemde treinen (zoals plaatsen voor rolstoelen, PRM-slaapplaatsen, PRM-toilet, plaats van PRM-zitplaatsen) onder normale bedrijfsomstandigheden;
- de methoden voor het verzoeken om bijstand bij het in- en uitstappen van treinen (waaronder kennisgevingstermijn voor PRM, adres, e-mailadres, kantooruren en het telefoonnummer van het/de bureau(s) voor bijstand aan PRM) volgens artikel 24 betreffende de rechten van passagiers;
- de maximaal toelaatbare afmetingen en gewicht van de rolstoel (inclusief het gewicht van de PRM);
- de vervoersvoorwaarden voor begeleidende personen en/of dieren;
- voorwaarden voor toegang tot het stationsgebouw en de perrons, waaronder de informatie of het station is geclassificeerd als toegankelijk voor PRM en of er personeel voor bijstand aan PRM aanwezig is;

in elk geval op haar officiële website. Deze website voldoet aan de richtsnoeren inzake toegankelijkheid van webinhoud, waarin rekening wordt gehouden met de behoeften van slechthorenden en slechtzienden.

Deze informatie wordt uiterlijk zes maanden na het in werking treden van deze TSI voor het eerst bekendgemaakt. Eventuele wijzigingen van de voorwaarden worden ten minste zes dagen vóór de inwerkingtreding van de wijziging bekendgemaakt. De spoorwegonderneming vermeldt de artikelen die zijn gewijzigd ten opzichte van de vorige versie. De spoorwegonderneming houdt telkens de eerdere versie van deze informatie toegankelijk op haar officiële website.

4.2.6.2. De spoorwegonderneming of verkoper van vervoersbewijzen stuurt een beschikbaarheids-/boekingsverzoek voor PRM-bijstand naar het/de betreffende syste(e)m(en)

Indien de spoorwegonderneming of verkoper van vervoersbewijzen gebruikmaakt van IT-communicatie ten behoeve van het verzenden van een beschikbaarheids-/boekingsverzoek voor bijstand aan PRM, moet dat verzoek voldoen aan de geldende bepalingen.

De mogelijkheid van het doen van een boeking bijstand aan PRM bestaat alleen als hiertoe een commerciële overeenkomst bestaat tussen de betrokken vervoerder(s) en distributeur(s). Dergelijke overeenkomsten kunnen bepalingen bevatten inzake vergoedingen, technische en veiligheidsnormen, specifieke beperkingen op het gebied van treinen, plaats van vertrek/aankomst, tarieven, verkoopkanalen enz.

Afhankelijk van het bestaan van een overeenkomst tussen de betrokken partijen verzendt het distributiesysteem dat het verzoek indient het systeem beschikbaarheids-/boekingsverzoeken voor de betreffende trein en het type bijstand waarom wordt verzocht.

De belangrijkste verzoekstypen zijn:

- beschikbaarheidsverzoek,
- boekingsverzoek,
- gedeeltelijk annuleringsverzoek,
- volledig annuleringsverzoek.

Dit proces wordt uitgevoerd nadat een verzoek van een klant is ingevoerd in het systeem van een spoorwegonderneming of verkoper van vervoersbewijzen.

De gegevens-elementen en de informatie-inhoud van het bericht dat wordt gebruikt om de verplichtingen na te komen, dienen te voldoen aan:

- ofwel de in technisch document B.10 (zie bijlage III) gedefinieerde elementen, waarbij alle systemen waar het verzoek naar wordt verzonden in staat moeten zijn om het verzoek te interpreteren en erop te reageren;
- ofwel aan anderszins gedefinieerde normen, waarbij het systeem waarnaar het verzoek wordt verstuurd in staat moet zijn om het verzoek te interpreteren en alleen te antwoorden indien er een specifieke overeenkomst bestaat met het systeem dat het verzoek doet.

4.2.6.3. Systeem waaraan het verzoek wordt gedaan, stuurt een antwoord op het beschikbaarheids-/boekingsverzoek om bijstand aan PRM

Indien de spoorwegonderneming gebruikmaakt van IT-communicatie ten behoeve van het verzenden van een antwoord op beschikbaarheids-/boekingsverzoeken voor bijstand aan PRM, dient zij de bepalingen en voorwaarden van dit proces na te leven.

Als een boekingsverzoek voor bijstand aan PRM correct is geformuleerd overeenkomstig het hierboven beschreven proces, stuurt het systeem waaraan het verzoek gericht is een beschikbaarheids-/boekingsreactie voor het verzochte bijstandstype naar het systeem dat het verzoek heeft gedaan.

Mogelijke boekingsreacties zijn hoofdzakelijk:

- antwoord betreffende beschikbaarheid,
- bevestiging van boekingsverzoek,

- bevestiging van gedeeltelijk annuleringsverzoek,
- bevestiging van volledig annuleringsverzoek,
- negatief antwoord.

Dit proces wordt uitgevoerd wanneer het doelsysteem een verzoek heeft ontvangen dat is verzonden overeenkomstig het hierboven beschreven proces.

De gegevens en de informatie in het bericht dat wordt gebruikt om de verplichtingen na te komen, dienen te voldoen aan:

- ofwel de in technisch document B.10 (zie bijlage III) gedefinieerde elementen,
- ofwel aan anderszins gedefinieerde normen,

conform het protocol dat wordt gebruikt door het systeem waaraan het verzoek is gericht.

#### 4.2.7. *Informatie over het vervoer van fietsen*

In deze fundamentele parameter is vastgelegd hoe de spoorwegonderneming zorgt voor de verstrekking van informatie over het vervoer van fietsen.

Deze fundamentele parameter waarborgt dat de reiziger informatie over het vervoer van fietsen ter beschikking heeft. Het toewijzende systeem moet minimaal berichten kunnen verwerken overeenkomstig het in technisch document B.5 gespecificeerde protocol (zie bijlage III).

De bepalingen van deze fundamentele parameter worden als volgt toegepast: de verwerking van informatie betreffende het vervoer van fietsen wordt toegepast voor de reizigersvervoersdiensten van de spoorwegonderneming die vervoer van fietsen aanbiedt. De bepalingen van deze fundamentele parameter betreffende een elektronisch(e) verzoek/bevestiging worden toegepast indien er een overeenkomst bestaat tussen de verzoekende en de toewijzende partij inzake het verlenen van diensten waarbij dergelijk vervoer kan worden gereserveerd of verplicht moet worden gereserveerd.

Aan deze fundamentele parameter zijn de volgende processen verbonden:

##### 4.2.7.1. *De spoorwegonderneming maakt voorwaarden bekend voor het vervoer van fietsen*

De spoorwegonderneming maakt ter attentie van reizigers de voorwaarden bekend voor het vervoer van fietsen, indien dergelijk vervoer door de spoorwegonderneming wordt aangeboden. Deze informatie wordt in elk geval op de officiële website van de spoorwegonderneming aangeboden. Deze website voldoet aan de richtsnoeren inzake toegankelijkheid van webinhoud, waarin rekening wordt gehouden met de behoeften van slechthorenden en slechtzienden. In deze voorwaarden wordt op zijn minst vermeld:

- de treintypen/-nummers of het lijnnummer (indien aan het publiek geen treinnummers worden verstrekt) waarin vervoer van fietsen beschikbaar is;
- specifieke tijden/perioden waarin het vervoer van fietsen is toegestaan;
- de tarieven voor het vervoer van fietsen;
- of een specifieke reservering van een fietsbergruimte op de trein beschikbaar of verplicht is (inclusief kennisgevingstermijn voor fietsen, kantooruren, e-mailadres en/of telefoonnummer).

Deze voorwaarden worden uiterlijk zes maanden na de inwerkingtreding van deze TSI bekendgemaakt. Wijzigingen van deze voorwaarden worden ten minste zes dagen voor de inwerkingtreding van de wijziging bekendgemaakt. De spoorwegonderneming vermeldt de artikelen die zijn gewijzigd ten opzichte van de vorige versie. De spoorwegonderneming houdt telkens de eerdere versie van deze informatie toegankelijk op haar officiële website.



4.2.7.2. Een spoorwegonderneming of verkoper van vervoersbewijzen stuurt een beschikbaarheids-/boekingsverzoek voor fietsen naar het toewijzende boekingsstelsel

Voorwaarde voor de boekingsmogelijkheid is het bestaan van een commerciële overeenkomst tussen de betrokken vervoerder(s) en distributeur(s). Dergelijke overeenkomsten kunnen bepalingen bevatten inzake vergoedingen, technische en veiligheidsnormen, specifieke beperkingen op het gebied van treinen, plaats van vertrek/aankomst, tarieven, verkoopkanalen enz.

Indien de spoorwegonderneming gebruikmaakt van IT-communicatie ter verzending van een beschikbaarheids-/boekingsverzoek voor het vervoer van fietsen, moet deze berichtgeving voldoen aan de eisen van dit proces.

Afhankelijk van het bestaan van een overeenkomst tussen de betrokken partijen verzendt het distributiesysteem dat het verzoek indient verzoeken voor het gespecificeerde vervoer van fietsen naar het toewijzende systeem in verband met de beschikbaarheid/boeking van de betreffende trein.

Mogelijke boekingsverzoeken zijn hoofdzakelijk:

- verzoek om inlichtingen over beschikbaarheid,
- boekingsverzoek,
- gedeeltelijk annuleringsverzoek,
- volledig annuleringsverzoek.

Dit proces wordt uitgevoerd nadat een verzoek van een klant naar het distributiesysteem van de spoorwegonderneming is verzonden.

De gegevens en informatie in het bericht dat wordt gebruikt om de verplichtingen na te komen, dienen te voldoen aan:

- ofwel de definities in technisch document B.5 (zie bijlage III), waarbij alle toewijzende systemen in staat moeten zijn om het verzoek te interpreteren en te beantwoorden;
- ofwel aan anderszins gedefinieerde normen, waarbij het toewijzende systeem in staat moet zijn om het verzoek te interpreteren en alleen te beantwoorden indien er een specifieke overeenkomst bestaat met het distributiesysteem dat het verzoek doet.

4.2.7.3. Toewijzend boekingsstelsel stuurt beschikbaarheids-/boekingsreactie voor fietsen

Indien de spoorwegonderneming gebruikmaakt van IT-communicatie ter verzending van een beschikbaarheids-/boekingsreactie voor het vervoer van fietsen, moet deze berichtgeving voldoen aan de relevante instructies van dit proces.

Als een verzoek voor boeking van fietsplaatsen correct is geformuleerd overeenkomstig het hierboven beschreven proces, stuurt het toewijzende systeem een beschikbaarheids-/boekingsreactie voor de betreffende trein naar het distributiesysteem dat het verzoek heeft gedaan.

Mogelijke boekingsreacties zijn hoofdzakelijk:

- antwoord betreffende beschikbaarheid,
- bevestiging van boekingsverzoek,
- bevestiging van gedeeltelijk annuleringsverzoek,
- bevestiging van volledig annuleringsverzoek,
- negatief antwoord.

Dit proces wordt uitgevoerd nadat het toewijzende systeem een verzoek heeft ontvangen dat volgens het hierboven beschreven proces is ingediend.

De gegevens en informatie in het bericht dat wordt gebruikt om de verplichtingen na te komen, dienen te voldoen aan:

- ofwel de informatie in technisch document B.5 (zie bijlage III),
- ofwel aan anderszins gedefinieerde normen,

overeenkomstig het door het verzoekende toewijzingssysteem gebruikte protocol.

#### 4.2.8. *Informatie over het vervoer van motorrijtuigen*

In deze fundamentele parameter is vastgelegd hoe de spoorwegonderneming zorgt voor de verstrekking van informatie over het vervoer van auto's/motorfietsen/bromfietsen (hierna „motorrijtuigen” genoemd), indien de spoorwegonderneming deze dienst aanbiedt.

Deze fundamentele parameter waarborgt dat de reiziger informatie over het vervoer van motorrijtuigen ter beschikking heeft. Het toewijzende systeem moet minimaal berichten kunnen verwerken overeenkomstig in technisch document B.5 gespecificeerde protocol (zie bijlage III).

De bepalingen van deze fundamentele parameter worden als volgt toegepast: de verwerking van informatie betreffende het vervoer van motorrijtuigen geldt voor de reizigersvervoersdiensten van de spoorwegonderneming die vervoer van motorrijtuigen aanbiedt. De bepalingen van deze fundamentele parameter betreffende een elektronisch(e) verzoek/bevestiging worden toegepast indien er een overeenkomst bestaat tussen de verzoekende en de toewijzende partij inzake het verlenen van diensten waarbij dergelijk vervoer kan worden geboekt of verplicht moet worden geboekt.

Deze fundamentele parameter wordt als volgt toegepast:

##### 4.2.8.1. *De spoorwegonderneming maakt de voorwaarden bekend voor het vervoer van motorrijtuigen*

De spoorwegonderneming informeert de reiziger over de voorwaarden voor het vervoer van motorrijtuigen indien zij dergelijk vervoer aanbiedt. Deze informatie wordt in elk geval op de officiële website van de spoorwegonderneming bekendgemaakt. Deze website voldoet aan de richtsnoeren inzake toegankelijkheid van webinhoud, waarin rekening wordt gehouden met de behoeften van slechthorenden en slechtzienden.

In deze voorwaarden wordt op zijn minst vermeld:

- de treintypen/-nummers waarin vervoer van motorrijtuigen beschikbaar is;
- specifieke tijden/perioden waarin het vervoer van motorrijtuigen beschikbaar is;
- de standaardtarieven voor het vervoer van motorrijtuigen (incl. tarieven voor slaapplaatsen voor passagiers, indien de spoorwegonderneming slaapplaatsen aanbiedt);
- specifieke adres en tijd voor het op de trein laden van motorrijtuigen;
- specifiek adres en aankomsttijd van de trein op het bestemmingsstation;
- afmetingen, gewicht en andere beperkingen voor het vervoer van motorrijtuigen.

De eerste bekendmaking vindt plaats uiterlijk zes maanden na de inwerkingtreding van deze TSI. Wijzigingen van deze voorwaarden worden ten minste zes dagen voor de inwerkingtreding van de wijziging bekendgemaakt. De spoorwegonderneming vermeldt de artikelen die zijn gewijzigd. De spoorwegonderneming houdt telkens de eerdere versie van deze informatie toegankelijk op haar officiële website.

4.2.8.2. De spoorwegonderneming of verkoper van vervoersbewijzen stuurt een beschikbaarheids-/boekingsverzoek voor motorrijtuigen naar het boekingssysteem

Voorwaarde voor de boekingsmogelijkheid is het bestaan van een commerciële overeenkomst tussen de betrokken vervoerder(s) en distributeur(s). Dergelijke overeenkomsten kunnen bepalingen bevatten inzake vergoedingen, technische en veiligheidsnormen, specifieke beperkingen op het gebied van treinen, plaats van vertrek/aankomst, tarieven, verkoopkanalen enz.

Indien de spoorwegonderneming gebruikmaakt van IT-communicatie ter verzending van een beschikbaarheids-/boekingsverzoek voor het vervoer van motorrijtuigen, moet deze berichtgeving voldoen aan de voor dit proces geldende bepalingen.

Afhankelijk van het bestaan van een overeenkomst tussen de betrokken partijen verzendt het distributiesysteem dat het verzoek indient verzoeken voor het gespecificeerde vervoer van motorrijtuigen naar het toewijzende systeem in verband met de beschikbaarheid/boeking van de betreffende trein.

Mogelijke boekingsverzoeken zijn hoofdzakelijk:

- beschikbaarheidsverzoek,
- boekingsverzoek,
- gedeeltelijk annuleringsverzoek,
- volledig annuleringsverzoek.

Dit proces wordt uitgevoerd nadat een verzoek van een klant naar het distributiesysteem van de spoorwegonderneming is gestuurd.

De gegevenselementen en de informatie-inhoud van het bericht dat wordt gebruikt om de verplichtingen na te komen, dienen te voldoen aan:

- ofwel de in technisch document B.5 gedefinieerde elementen (zie bijlage III), waarbij alle toewijzende systemen in staat moeten zijn om het verzoek te interpreteren en erop te reageren;
- ofwel aan anderszins gedefinieerde normen, waarbij het toewijzende systeem in staat moet zijn om het verzoek te interpreteren en alleen te antwoorden indien er een specifieke overeenkomst bestaat met het distributiesysteem dat het verzoek doet.

4.2.8.3. Het toewijzende boekingssysteem stuurt een beschikbaarheids-/boekingsreactie voor motorrijtuigen

Indien de spoorwegonderneming gebruikmaakt van IT-communicatie ten behoeve van het verzenden van een antwoord op beschikbaarheids-/boekingsverzoeken voor het vervoer van motorrijtuigen, dient zij te voldoen aan de voor dit proces relevante regels.

Als een boekingsverzoek voor motorrijtuigen correct is geformuleerd overeenkomstig het hierboven beschreven proces, stuurt het toewijzende systeem een beschikbaarheids-/boekingsreactie voor de betreffende trein naar het distributiesysteem dat het verzoek heeft gedaan.

Mogelijke boekingsreacties zijn hoofdzakelijk:

- antwoord betreffende beschikbaarheid,
- bevestiging van boekingsverzoek,
- bevestiging van gedeeltelijk annuleringsverzoek,
- bevestiging van volledig annuleringsverzoek,
- negatief antwoord.

Dit proces wordt uitgevoerd nadat het toewijzende systeem een verzoek heeft ontvangen dat volgens het hierboven beschreven proces is ingediend.

De gegevens en de informatie in het bericht dat wordt gebruikt om de verplichtingen na te komen, dienen te voldoen aan:

- ofwel de in technisch document B.5 (zie bijlage III) gedefinieerde elementen,
- ofwel aan anderszins gedefinieerde normen,

overeenkomstig het door het verzoekende distributiesysteem gebruikte protocol.

#### 4.2.9. Verwerking van beschikbaarheid/boeking

In deze fundamentele parameter is vastgelegd hoe de spoorwegonderneming boekingen voor slaapplekken voor reizigers verwerkt. Alle verschillende slaapplekken (zoals zitplaatsen, couchettes, slaapwagens, gereserveerde zitplaatsen, plaatsen voor rolstoelen, universele slaapcoupés (zie punt 4.2.4 van de TSI PRM)) worden hierna aangeduid als „plaatsen”, tenzij een specifiekere aanduiding vereist is. Boekingen voor het vervoer van fietsen, motorrijtuigen en voor bijstand aan PRM worden beschreven in afzonderlijke fundamentele parameters in afzonderlijke hoofdstukken.

Bij boeking van plaatsen kan het eenvoudig gaan om het boeken van een slaapplek als aanvulling op de vervoersovereenkomst. Ook kan het deel uitmaken van een gecombineerde transactie die zowel een slaapplek als een vervoersovereenkomst omvat.

Deze fundamentele parameter waarborgt dat de spoorwegondernemingen die de plaatsen toewijzen en afleveren de benodigde informatie over beschikbaarheid en boekingen uitwisselen. Het toewijzende systeem moet minimaal berichten kunnen verwerken overeenkomstig het in technisch document B.5 gespecificeerde protocol (zie bijlage III).

De bepalingen van deze fundamentele parameter worden toegepast als er een overeenkomst bestaat tussen de verzoekende en de toewijzende partij met betrekking tot diensten die kunnen worden gereserveerd of verplicht moeten worden gereserveerd.

Aan deze fundamentele parameter zijn de volgende processen verbonden:

#### 4.2.9.1. De spoorwegonderneming of verkoper van vervoersbewijzen stuurt een beschikbaarheids-/boekingsverzoek naar het toewijzende boekingssysteem

Voorwaarde voor de boekingsmogelijkheid is het bestaan van een commerciële overeenkomst tussen de betrokken vervoerder(s) en distributeur(s). Dergelijke overeenkomsten kunnen bepalingen bevatten inzake vergoedingen, technische en veiligheidsnormen, specifieke beperkingen op het gebied van treinen, plaats van vertrek/aankomst, tarieven, verkoopkanalen enz.

Afhankelijk van het bestaan van een overeenkomst tussen de betrokken partijen verzendt het aanvragende distributiesysteem verzoeken voor het gespecificeerde slaapplekstype naar het toewijzende systeem in verband met de beschikbaarheid/boeking van de betreffende trein.

Mogelijke boekingsverzoeken zijn hoofdzakelijk:

- verzoek om inlichtingen over beschikbaarheid,
- boekingsverzoek,
- verzoek om gedeeltelijke annulering,
- verzoek om volledige annulering.

Dit proces wordt uitgevoerd nadat een verzoek van een klant naar het distributiesysteem van de spoorwegonderneming is verzonden.

De gegevens en de informatie in het bericht dat wordt gebruikt om de verplichtingen na te komen, dienen te voldoen aan:

- ofwel de definities in technisch document B.5 (zie bijlage III), waarbij alle toewijzende systemen in staat moeten zijn om het verzoek te interpreteren en te beantwoorden;
- ofwel aan anderszins gedefinieerde normen, waarbij het toewijzende systeem in staat moet zijn om het verzoek te interpreteren en alleen te antwoorden indien er een specifieke overeenkomst bestaat met het distributiesysteem dat het verzoek doet.

#### 4.2.9.2. Toewijzend boekingsstelsel stuurt beschikbaarheids-/boekingsreactie

Als een verzoek voor boeking van plaatsen correct is geformuleerd overeenkomstig het hierboven beschreven proces, stuurt het toewijzende systeem een beschikbaarheids-/boekingsreactie voor de betreffende trein naar het distributiesysteem dat het verzoek heeft gedaan.

Mogelijke boekingsreacties zijn hoofdzakelijk:

- antwoord betreffende beschikbaarheid,
- bevestiging van boekingsverzoek,
- bevestiging van gedeeltelijk annuleringsverzoek,
- bevestiging van volledig annuleringsverzoek,
- tegenvoorstel,
- negatief antwoord.

Dit proces wordt uitgevoerd nadat het toewijzende systeem volgens het hierboven beschreven proces een verzoek heeft ontvangen.

De gegevenselementen en de informatie-inhoud van het bericht dat wordt gebruikt om de verplichtingen na te komen, dienen te voldoen aan:

- ofwel de in technisch document B.5 (zie bijlage III) gedefinieerde elementen,
- ofwel aan anderszins gedefinieerde normen,

overeenkomstig het door het verzoekende distributiesysteem gebruikte protocol.

#### 4.2.10. Beveiligingselementen voor distributie van producten

In deze fundamentele parameter wordt de wijze gespecificeerd waarop de toewijzende spoorwegonderneming beveiligingselementen genereert voor de distributie van haar producten.

Deze fundamentele parameter moet er zorg voor dragen dat spoorwegondernemingen en reizigers op het juiste tijdstip van de toewijzende spoorwegonderneming de beveiligingsinformatie en -gegevens ontvangen die de verschillende typen vervoersbewijzen vereisen.

Deze fundamentele parameter brengt de volgende processen met zich mee:

##### 4.2.10.1. Toewijzend systeem genereert beveiligingselement voor elektronische aflevering

Indien een spoorwegonderneming CIV-conforme vervoersbewijzen/boekingen aflevert, moet het loketpersoneel/de verkoper van vervoersbewijzen of het distributiesysteem van de spoorwegonderneming zorgen voor de beveiligingsinformatie voor opname in het vervoersbewijs/de boeking.

Dit proces wordt uitgevoerd zodra de boekingsstatus en verkooptransactiegegevens naar het distributiesysteem van de overeengekomen spoorwegondernemingen zijn verzonden.

Het bovengenoemde proces en de daartoe gebruikte informatie moeten voldoen aan:

- de norm voor de verwerking van beveiligingselementen voor productdistributie die momenteel wordt ontwikkeld. Dit punt staat derhalve in bijlage II vermeld als open punt.

#### 4.2.10.2. Toewijzingssysteem genereert een dossierreferentie voor de spoorwegonderneming voor elektronische aflevering

Als een spoorwegonderneming een CIV-conform(e) vervoersbewijs/boeking aflevert, zorgt het loketpersoneel/de verkoper van het vervoersbewijs of het distributiesysteem van de spoorwegonderneming voor een dossierreferentie voor het ophalen van het vervoersbewijs/de boeking en voert het alle informatie met betrekking tot het vervoersbewijs in het eigen distributiesysteem in.

Dit proces wordt uitgevoerd zodra de boekingsstatus en verkooptransactiegegevens naar het distributiesysteem van de overeengekomen spoorwegondernemingen zijn verzonden.

Het bovengenoemde proces en de daartoe gebruikte informatie moeten voldoen aan:

- de norm voor de verwerking van beveiligingselementen voor productdistributie die momenteel wordt ontwikkeld. Dit punt staat derhalve in bijlage II vermeld als open punt.

#### 4.2.10.3. Toewijzingssysteem genereert een dossierreferentie voor de passagier voor elektronische aflevering

Als een spoorwegonderneming een CIV-conform(e) vervoersbewijs/boeking aflevert, zorgt het loketpersoneel/de verkoper van het vervoersbewijs of het distributiesysteem van de spoorwegonderneming voor een dossierreferentie, die zij opneemt in het vervoersbewijs/de boeking.

Dit proces wordt uitgevoerd zodra de boekingsstatus en verkooptransactiegegevens naar het distributiesysteem van de overeengekomen spoorwegondernemingen zijn verzonden.

Het bovengenoemde proces en de daartoe gebruikte informatie moeten voldoen aan:

- de norm voor de verwerking van beveiligingselementen voor productdistributie die momenteel wordt ontwikkeld. Dit punt is in bijlage II vermeld als open punt.

#### 4.2.11. Aflevering van het product aan de klant na de aankoop (nakoming van verbintenissen)

In deze fundamentele parameter zijn alle mogelijke directe en indirecte nakomingsmethoden vastgelegd die zijn verbonden aan het vervoersbewijs en/of de boeking en het medium (bv. papier).

Deze fundamentele parameter waarborgt dat degene die vervoersbewijzen aflevert of verkoopt, de vervoersbewijzen verstrekt overeenkomstig de normen ter waarborging van de interoperabiliteit tussen spoorwegondernemingen. Voor de aflevering van vervoersbewijzen voor internationale en buitenlandse verkoop gebruiken spoorwegondernemingen minstens één van de nakomingstypen vermeld in hoofdstuk 4.2.11.1 „Nakoming — direct — voor internationale verkoop en buitenlandse verkoop” en in hoofdstuk 4.2.11.2 „Nakoming — indirect — voor internationale en buitenlandse verkoop”.

De bepalingen van deze fundamentele parameter worden op zijn minst toegepast met betrekking tot de tarieven voor internationale en buitenlandse verkoop.

##### 4.2.11.1. Nakoming — direct — voor internationale en buitenlandse verkoop

Dit proces is een alternatief voor het proces 4.2.11.2 Nakoming — indirect — voor internationale en buitenlandse verkoop.

De spoorwegondernemingen aanvaarden op zijn minst vervoersbewijzen overeenkomstig de definitie in technisch document B.6 (zie bijlage III), tenzij het vervoersbewijs niet bestemd is voor de betreffende reis, de spoorwegonderneming redelijke gronden heeft om bedrog te vermoeden of het vervoersbewijs niet wordt gebruikt conform de vervoersvoorwaarden in hoofdstuk 4.2.4.

De belangrijkste typen vervoersbewijzen die kunnen worden afgeleverd, worden gespecificeerd in technisch document B.6 van bijlage III:

- vervoersbewijs en boeking,
- alleen vervoersbewijs,
- alleen boeking,
- toeslagen,
- upgrade,
- verandering van route,
- instapkaart,
- bijzondere tarieven in combinatie met nationale spoorwegpassen,
- groepsvervoersbewijs,
- diverse soorten internationale spoorwegpassen,
- coupon voor begeleid voertuig,
- reistegoedbon als schadevergoeding.

Het bovengenoemde proces en de daartoe gebruikte informatie moeten voldoen aan het/de technisch(e) document(en):

- B.6 (zie bijlage III)

#### 4.2.11.2. Nakoming — indirect — voor internationale en buitenlandse verkoop

Dit proces is een alternatief voor het proces 4.2.11.1 Nakoming — direct — voor internationale en buitenlandse verkoop.

Indien de spoorwegonderneming producten verkoopt via indirecte uitvoering bij een van de onderstaande methoden, gelden hiervoor de volgende normen:

- CIV-conforme elektronische aflevering (Ticket On Departure),
- CIV-conforme Manifest On List,
- CIV-conform vervoersbewijs op A4, afgeleverd per e-mail.

De belangrijkste typen van de bovengenoemde afgegeven vervoersbewijzen zijn:

- open vervoersbewijs (alleen reis),
- open vervoersbewijs + boeking (reis en boeking),
- open vervoersbewijs + toeslag (reis en toeslag),
- open vervoersbewijs + boeking + toeslag (reis, boeking en toeslag),
- vervoersbewijs met globale prijs (reis en boeking).

Het bovengenoemde proces en de daartoe gebruikte informatie moeten voldoen aan het/de volgende technisch(e) document(en):

— B.6 (zie bijlage III),

— B.7 (zie bijlage III),

— de norm voor Europese „Ticket On Departure” en voor Europese „Manifest On List” wordt momenteel ontwikkeld. Dit punt is derhalve in bijlage II vermeld als open punt.

#### 4.2.11.3. Nakoming — direct — binnenlandse verkoop

Dit is een open punt (zie bijlage II).

#### 4.2.11.4. Nakoming — direct — binnenlandse verkoop

Dit is een open punt (zie bijlage II).

#### 4.2.12. Verstreking van informatie in het station

In deze fundamentele parameter is vastgelegd hoe de stationsbeheerder de klant treinritinformatie verstrekt in het station.

De bepalingen zijn alleen van toepassing als er een vernieuwing, uitgebreide upgrade of nieuwe installatie van het omroep- en of beeldschermstelsel heeft plaatsgevonden.

De bepalingen van deze fundamentele parameter zijn op zijn minst van toepassing op stations die worden aangedaan door treinen die internationale diensten verzorgen.

Deze fundamentele parameter brengt de volgende processen met zich mee:

##### 4.2.12.1. Stationsbeheerder informeert klanten op het station

Met betrekking tot informatie over vertrekkende treinen verstrekken stationsbeheerders de volgende vertrekgegevens betreffende treinen aan klanten op stations:

— treintype en/of -nummer,

— bestemmingsstation(s),

— en, indien van toepassing, tussenstation(s),

— perron of spoor,

— geplande vertrektijd.

Bij afwijkingen van deze informatie voor vertrekkende treinen verstrekken stationsbeheerders op stations minimaal de volgende treingegevens:

— treintype en/of -nummer,

— bestemmingsstation(s),

— geplande vertrektijd,

— afwijking van plan.



Wat betreft informatie over treinen waarvoor dit het eindstation is, verstrekt de stationsbeheerder minimaal de volgende treingegevens:

- vertrekstation(s),
- aankomsttijd op het eindstation,
- treintype en/of -nummer,
- aankomstperron of -spoor.

Bij afwijkingen voor treinen waarvoor dit het eindstation is, verstrekt de stationsbeheerder minimaal de volgende gegevens voor dergelijke treinen:

- treintype en/of -nummer,
- vertrekstation(s),
- geplande aankomsttijd,
- afwijking van plan.

Afwijkingen van het plan omvatten:

- beduidende vertragingen,
- verandering van spoor of perron,
- volledig of gedeeltelijk uitvallen van een trein,
- routewijziging van een trein.

De stationsbeheerder beslist in naleving van overeenkomsten met spoorwegondernemingen en/of infrastructuurbeheerders over:

- het type informatiesysteem (beeldschermen en/of omroepen),
- het tijdstip waarop de informatie wordt verstrekt,
- de locatie op het station waar het informatiesysteem wordt geïnstalleerd.

In naleving van een contractuele overeenkomst wordt informatie over afwijkingen tijdig aan de stationsbeheerder verstrekt door spoorwegondernemingen en/of infrastructuurbeheerders.

#### 4.2.13. *Informatieverstrekking in het voertuig*

In deze fundamentele parameter is vastgelegd hoe de spoorwegonderneming treinritinformatie verstrekt in het voertuig.

De bepalingen zijn van toepassing op nieuw, vernieuwd en aangepast rollend materieel, indien de informatiesystemen (omroepsystemen en/of beeldschermen) worden vernieuwd of geïnstalleerd.

De bepalingen van deze fundamentele parameter zijn minimaal van toepassing op alle treinen die internationale diensten verzorgen.

Aan deze fundamentele parameter zijn de volgende processen verbonden:

#### 4.2.13.1. De spoorwegonderneming informeert de passagiers in de trein

De spoorwegondernemingen verstrekken het volgende aan passagiers in de trein:

— Op vertrekstation en grote tussenstations:

— treintype en/of -nummer,

— eindbestemming(en),

— indien haalbaar, tussenstations,

— beduidende vertraging,

— redenen voor de vertraging, indien bekend.

Vóór aankomst op alle tussenstations:

— volgende station (naam station).

Vóór aankomst op groot tussenstation en eindstation:

— volgende station (naam station),

— geplande aankomsttijd,

— geschatte aankomsttijd en/of andere vertraginginformatie,

— komende belangrijke aansluitende diensten (te bepalen door de spoorwegonderneming).

De spoorwegonderneming beslist over:

— het type informatiesysteem (beeldscherm- en/of omroepsysteem),

— het tijdstip waarop de informatie wordt verstrekt,

— de locatie in de trein waar de informatiesystemen worden geïnstalleerd.

#### 4.2.14. *Gereedmaken van treinen*

In deze fundamentele parameter is vastgelegd op welke wijze de spoorwegonderneming de infrastructuurbeheerder moet informeren dat de trein gereed is om zich op het spoorwegennet te begeven als in hoofdstuk 4.2.3.3 van de TSI OPE gedefinieerde taken voor het vertrek van de trein zijn uitgevoerd of als het treinnummer is gewijzigd.

De bepalingen van deze fundamentele parameter zijn van toepassing op alle treinen van de spoorwegonderneming.

Deze fundamentele parameter brengt de volgende processen met zich mee:

##### 4.2.14.1. Bericht „trein gereed” voor alle treinen

De spoorwegonderneming stuurt het bericht „trein gereed” naar de infrastructuurbeheerder telkens als een trein gereed is om zich voor het eerst op het spoorwegennet te begeven, tenzij de infrastructuurbeheerder krachtens de nationale regels de dienstregeling aanvaardt als een bericht „trein gereed”. In het laatste geval informeert de spoorwegonderneming de infrastructuurbeheerder en indien van toepassing de stationsbeheerder indien de trein niet zo snel mogelijk gereed is.

De berichten omvatten ten minste:

- trein- en/of treinpadnummer,
- aanduiding „trein gereed”, hetgeen aangeeft dat de trein gereed is gemaakt en klaar is voor het vertrek.

Andere punten, zoals:

- vertrekpunt van het treinpad met de tijd waarvoor het pad is aangevraagd,
- eindpunt treinpad met de tijd waarop de trein geacht wordt aan te komen op de eindbestemming,

mogen in hetzelfde bericht worden overgebracht.

Het bovengenoemde proces en de daartoe gebruikte informatie moeten ten minste voldoen aan het bericht „trein gereed” van het/de technisch(e) document(en):

- B.30 (zie bijlage III)

Voorts mogen andere bestaande normen worden gebruikt voor hetzelfde doel, mits de betrokken partijen een specifieke overeenkomst hebben gesloten dat deze normen mogen worden gebruikt.

#### 4.2.15. *Treinritinformatie en -prognose*

In deze fundamentele parameter zijn de treinritinformatie en de treinritprognose vastgelegd. Hij moet voor-schrijven hoe de communicatie tussen infrastructuurbeheerder en spoorwegonderneming, en tussen spoorweg-onderneming en stationsbeheerder, wordt gevoerd voor het uitwisselen van treinritinformatie en treinritprog-noses.

In deze fundamentele parameter is vastgelegd hoe de infrastructuurbeheerder, op het juiste tijdstip, treinrit-informatie naar de spoorwegonderneming stuurt, en naar de beheerder van het volgende spoornetnet waarvan de trein gebruik maakt.

De treinritinformatie dient om details van de huidige status van de trein te verstrekken op contractueel over-eengekomen rapportagepunten.

De treinritprognose wordt gebruikt om informatie te verstrekken over de geschatte tijd op contractueel over-eengekomen prognosepunten. De infrastructuurbeheerder stuurt dit bericht naar de spoorwegonderneming en de beheerder van het volgende spoornet die betrokken is bij de rit. De informatie over de treinritprognose wordt tijdig door de spoorwegondernemingen en/of infrastructuurbeheerders aan de stationsbeheerder verstrekt in naleving van een contractuele overeenkomst.

In de treinpadovereenkomst zijn rapportagepunten voor de beweging van de trein vastgelegd.

In deze fundamentele parameter wordt de inhoud van het bericht beschreven; hij schrijft niet het proces voor het genereren van de treinreisprognose voor.

De bepalingen van deze fundamentele parameter zijn van toepassing op alle treinen van de spoorwegonder-neming.

Deze fundamentele parameter brengt de volgende processen met zich mee:

#### 4.2.15.1. Treinritinformatie voor alle treinen

De infrastructuurbeheerder stuurt een bericht „treinritinformatie” naar de spoorwegonderneming. Dit proces wordt uitgevoerd zodra de trein contractueel vastgelegde rapportagepunten bereikt waarop treinritinformatie dient te worden verstrekt. Een overeengekomen rapportagepunt kan onder andere een overdrachtpunt zijn, een station of de eindbestemming van de trein.

Het bericht bevat ten minste het volgende:

- trein- en/of treinpadnummer (identificatie trein),
- geplande tijd en feitelijke tijd op overeengekomen rapportagepunt,
- identificatie van het rapportagepunt,
- status van trein op het rapportagepunt (aankomst, vertrek, passage, vertrek vanaf station van herkomst, aankomst op eindbestemming).

Andere punten, zoals:

- afwijking van geboekte tijd volgens planning (in minuten),
- indien beschikbaar, de reden voor de vertraging,

mogen in hetzelfde bericht worden overgebracht.

Het bovengenoemde proces en de daartoe gebruikte informatie moeten ten minste voldoen aan de „TrainRunningInformationMessage” (treinritinformatiebericht) van het/de technisch(e) document(en):

- B.30 (zie bijlage III)

Voorts mogen andere bestaande normen worden gebruikt voor hetzelfde doel, mits de betrokken partijen een specifieke overeenkomst hebben gesloten dat deze normen mogen worden gebruikt.

#### 4.2.15.2. Treinritprognose voor alle treinen

De infrastructuurbeheerder stuurt een bericht „treinritprognose” naar de spoorwegonderneming.

Dit proces wordt uitgevoerd zodra de trein contractueel overeengekomen rapportagepunten voor het verstrekken van een prognose bereikt. Een overeengekomen prognosepunt kan onder andere een overdrachtpunt of een station zijn. Er kan ook een treinritprognose worden verzonden voordat de trein vertrekt. Voor het geval zich extra vertraging voordoet tussen twee rapportagepunten moeten de spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder contractueel een drempel vastleggen waarbij een aanvankelijke of nieuwe prognose moet worden verstuurd. Als de vertraging niet bekend is, moet de infrastructuurbeheerder een „ontregelingsbericht” verzenden (zie hoofdstuk 4.2.16. Ontregelingsinformatie).

Het treinritprognosebericht moet de verwachte tijd voor overeengekomen prognosepunten bevatten.

Informatie over de treinritprognose dient tijdig door de spoorwegondernemingen en/of infrastructuurbeheerders aan de stationsbeheerder te worden verstrekt krachtens een contractuele overeenkomst.

De infrastructuurbeheerder stuurt dit bericht naar de belendende infrastructuurbeheerder die bij de treinrit betrokken is.

Het bericht moet ten minste bestaan uit:

- trein- en/of treinpadnummer (identificatie trein);
- voor elk overeengekomen prognosepunt:
  - de geplande en verwachte tijd,
  - de identificatie van het overeengekomen prognosepunt,
  - de status van trein op het overeengekomen prognosepunt (aankomst, vertrek, passage, aankomst op eindbestemming).

Andere punten, zoals:

- afwijking van geboekte tijd volgens planning (in minuten),
- indien beschikbaar, de reden voor de vertraging,

mogen in hetzelfde bericht worden verstuurd.

Het bovengenoemde proces en de daartoe gebruikte informatie moeten ten minste voldoen aan de „TrainRunningForecastMessage” (treinritprognosebericht) van het/de technisch(e) document(en):

- B.30 (zie bijlage III)

Voorts mogen andere bestaande normen worden gebruikt voor hetzelfde doel, mits de betrokken partijen een specifieke overeenkomst hebben gesloten dat deze normen mogen worden gebruikt.

#### 4.2.16. Ontregelingsinformatie

In deze fundamentele parameter is vastgelegd hoe de spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder communiceren over ontregelingsinformatie.

De bepalingen van deze fundamentele parameter zijn van toepassing op alle treinen van de spoorwegonderneming.

Met het oog op de behandeling van reizigersklachten worden ontregelingsgegevens gedurende minimaal twaalf maanden na het vervallen van die gegevens bewaard ten behoeve van spoorwegondernemingen, verkopers van vervoersbewijzen en/of bevoegde publiekrechtelijke instanties.

Deze fundamentele parameter brengt de volgende processen met zich mee:

##### 4.2.16.1. Algemene opmerkingen

De spoorwegonderneming informeert de infrastructuurbeheerder over de bedrijfsvaardigheid van de treinen, zoals gedefinieerd in hoofdstuk 4.2.3.3.2 van de TSI OPE.

Als de treinrit wordt onderbroken, stuurt de infrastructuurbeheerder een bericht „treinrit onderbroken” volgens de onderstaande specificaties.

##### 4.2.16.2. Bericht treinrit onderbroken voor alle treinen

Als de treinrit wordt onderbroken, stuurt de infrastructuurbeheerder dit bericht naar de beheerder van het naburige net en naar de spoorwegonderneming(en).

Als de duur van de vertraging bekend is, moet de infrastructuurbeheerder een treinritprognosebericht verzenden (zie hoofdstuk 4.2.15.2 Treinritprognose).

De belangrijkste gegevens-elementen in dit bericht zijn:

- treinpad- en/of treinnummer (identificatie trein),
- identificatie van locatie op basis van de volgende locatie uit het locatiereferentiebestand,
- begintijd van onderbreking,
- geplande vertrekdatum en -tijd op deze locatie,
- code die de reden voor en/of een omschrijving van de onderbreking aangeeft.

Het bovengenoemde proces en de daartoe gebruikte informatie moeten ten minste voldoen aan de „TrainRunningInterruptionMessage” (bericht „treinrit onderbroken”) van het/de technisch(e) document(en):

- B.30 (zie bijlage III)

Voorts mogen andere bestaande normen worden gebruikt voor hetzelfde doel, mits de betrokken partijen een specifieke overeenkomst hebben gesloten dat deze normen mogen worden gebruikt.

#### 4.2.17. Verwerking van aanvragen van treinpaden op korte termijn

In deze fundamentele parameter is vastgelegd hoe de aanvrager van een treinpad („AP”) en de infrastructuurbeheerder communiceren over aanvragen van treinpaden op korte termijn. Deze vereisten gelden voor alle aanvragen van treinpaden op korte termijn.

Deze fundamentele parameter heeft geen betrekking op verkeersbeheerkwesties. Welke tijdgrens wordt gehanteerd tussen treinpaden op korte termijn en wijzigingen op vraag van de verkeersleiding is afhankelijk van lokale overeenkomsten. In verband met vervoersbehoeften met een korte kennisgevingstermijn (bv. bijzondere trein, extra trein) moet het mogelijk zijn een treinpad voor de korte termijn aan te vragen. Hiertoe moet de AP die een treinpad voor de korte termijn aanvraagt de infrastructuurbeheerder alle nodige informatie verstrekken, waaronder wanneer en waar een trein moet gaan rijden en de gegevens daarover.

Op Europees niveau wordt geen minimumtermijn gespecificeerd. In de netverklaring kunnen wel minimumtermijnen worden gespecificeerd.

Elke infrastructuurbeheerder is verantwoordelijk voor de geschiktheid van een treinpad op zijn netwerk en de spoorwegonderneming is verplicht om de treinkenmerken te vergelijken met de waarden in de overeenkomst betreffende het treinpad.

Hieronder zijn de verschillende mogelijke scenario's vermeld:

- scenario A: de AP neemt rechtstreeks (geval A) dan wel via de One Stop Shop (geval B) contact op met alle betrokken infrastructuurbeheerders om de treinpaden voor de reis als geheel te organiseren. In dit geval moet de AP ook gedurende de hele reis de trein beheren;
- scenario B: elke AP die betrokken is bij het vervoertraject neemt rechtstreeks dan wel via de OSS contact op met de lokale infrastructuurbeheerders om een treinpad aan te vragen voor het deel van het trajectdeel dat de AP beheert.

In beide scenario's neemt de toewijzingsprocedure voor een aanvraag van een treinpad op korte termijn de vorm aan van communicatie tussen de AP en de infrastructuurbeheerder, die uit de volgende berichten bestaat:

- bericht met het aanvraag van een treinpad,
- bericht met de gegevens van het treinpad,
- bericht „treinpad niet beschikbaar”,
- bericht „treinpad bevestigd”,
- bericht „treinpadgegevens afgewezen”,
- bericht „treinpad geannuleerd”,
- bericht „geboekt treinpad niet meer beschikbaar”,
- bericht „bevestiging ontvangst”.

Bij treinbewegingen waarvoor een treinpad reeds is aangevraagd en afgegeven is het niet nodig om de aanvraag van een treinpad te herhalen, tenzij vertragingen groter zijn dan een door de spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder contractueel overeengekomen waarde of indien de samenstelling van de trein zodanig wordt gewijzigd dat de bestaande treinpadaanvraag hierdoor ongeldig wordt.

De bepalingen van deze fundamentele parameter zijn van toepassing op treinpaden voor alle treinen van de spoorwegonderneming, echter uitsluitend indien de partijen gebruikmaken van telematicatoepassingen in de zin van bijlage II bij Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad <sup>(1)</sup> voor aanvragen van treinpaden op korte termijn.

<sup>(1)</sup> PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29.

In dat geval zijn bij deze fundamentele parameter de volgende processen betrokken:

#### 4.2.17.1. Bericht met aanvraag van een treinpad

Dit bericht wordt door de AP aan de infrastructuurbeheerder gestuurd en heeft de volgende hoofdinhoud:

- AP die de aanvraag om een treinpad indient;
- vertrekpunt treinpad: beginpunt van treinpad;
- tijd van vertrek vanaf het beginpunt van het treinpad: tijd waarvoor het pad wordt aangevraagd;
- eindpunt van treinpad: bestemming van de trein op het aangevraagde treinpad;
- aankomsttijd op het eindpunt van het treinpad: tijd waarop de trein volgens de planning aankomt op bestemming;
- segment van de reis waarop de aanvraag betrekking heeft;
- tussenstations of andere aangewezen punten op het geplande traject, met aanduiding van de aankomsttijd en bij een tussenstation ook de vertrektijd — als dit veld niet wordt ingevuld, houdt dat in dat de trein niet stopt op dit punt;
- overeengekomen en benodigde uitrusting/gegevens van de trein voor het trajectdeel;
- maximaal toelaatbare snelheid van de trein;
- maximumsnelheid krachtens gespecificeerd(e) treinbesturingssyste(e)m(en), bv. LZB, ETCS);
- voor elk tractievoertuig: tractieklasse, technische variant;
- opdruktractievoertuig (tractieklasse, technische variant);
- stuurstandrijtuig (DVT) vooraan;
- totale lengte;
- totaal gewicht;
- maximale asbelasting;
- brutogewicht per meter;
- remprestaties (waarde voor effectief remvermogen op het niveau van de rem);
- remtype (voor aanduiding van het gebruik van een elektromagnetische rem);
- gespecificeerd(e) treinbesturingssyste(e)m(en) (nationaal en internationaal);
- override van noodrem;
- radiosysteem (bv. GSM-R);
- SZ (speciale zendingen);
- omgrenzingsprofiel;
- eventuele andere technische vereisten die afwijken van de standaardafmetingen (bv. uitzonderlijk omgrenzingsprofiel);
- treincategorie;
- eventuele andere specifieke gegevens die lokaal of nationaal vereist zijn om de aanvraag van een treinpad te verwerken;
- definities van activiteiten die op een gegeven tussenpunt op de route moeten worden verricht;

- code van de spoorwegonderneming die verantwoordelijk is voor de treinbeweging in het huidige segment van de reis;
- code van de infrastructuurbeheerder die verantwoordelijk is voor de trein gedurende het betreffende segment van de reis;
- code spoorwegonderneming en infrastructuurbeheerder voor het volgende segment van het traject, indien van toepassing.

Het bovengenoemde proces en de daartoe gebruikte informatie moeten ten minste voldoen aan de „PathRequestMessage” (bericht „aanvraag treinpad”) van het/de technisch(e) document(en):

- B.30 (zie bijlage III)

Voorts mogen andere bestaande normen worden gebruikt voor hetzelfde doel, mits de betrokken partijen een specifieke overeenkomst hebben gesloten dat deze normen mogen worden gebruikt.

#### 4.2.17.2. Bericht met treinpadgegevens

De infrastructuurbeheerder stuurt dit bericht met de volgende inhoud naar de aanvragende AP als antwoord op de aanvraag om een treinpad van de AP:

- AP die de aanvraag om een treinpad indient;
- vertrekpunt treinpad: beginpunt van treinpad;
- tijd van vertrek vanaf het beginpunt van het treinpad: tijd waarvoor het treinpad wordt aangevraagd;
- eindpunt van treinpad: bestemming van de trein op het aangevraagde treinpad;
- aankomsttijd op het eindpunt van het treinpad: tijd waarop de trein volgens de planning aankomt op bestemming;
- segment van de reis waarop de aanvraag betrekking heeft;
- tussenstations of andere aangewezen punten op het geplande treinpad, met aanduiding van de aankomsttijd en bij een tussenstation ook de vertrektijd — als dit veld niet wordt ingevuld, houdt dat in dat de trein niet stopt op dit punt;
- overeengekomen en benodigde uitrusting/gegevens van de trein voor het segment van de reis;
- maximaal toelaatbare snelheid van de trein;
- maximumsnelheid krachtens gespecificeerd(e) treinbesturingssyste(e)m(en), bv. LZB, ETCS);
- voor elk tractievoertuig: tractieklasse, technische variant;
- opdruktractievoertuig (tractieklasse, technische variant);
- stuurstandrijtuig (DVT) vooraan;
- totale lengte;
- totaal gewicht;
- maximale asbelasting;
- brutogewicht per meter;
- remprestaties (waarde voor effectief remvermogen op het niveau van de rem);



- remtype (voor aanduiding van het gebruik van een elektromagnetische rem);
- gespecificeerd(e) treinbesturingssyste(e)m(en) (nationaal en internationaal);
- override van noodrem;
- radiosysteem (bv. GSM-R);
- SZ (speciale zendingen);
- omgrenzingsprofiel;
- eventuele andere technische vereisten die afwijken van de gebruikelijke afmetingen (bv. uitzonderlijk omgrenzingsprofiel);
- treincategorie;
- eventuele andere specifieke gegevens die lokaal of nationaal vereist zijn om de aanvraag van een treinpad te verwerken;
- definities van activiteiten die op een gegeven tussenpunt op de route moeten worden verricht;
- code van de spoorwegonderneming die verantwoordelijk is voor de treinbeweging in het huidige segment van de reis;
- code van de infrastructuurbeheerder die verantwoordelijk is voor de trein gedurende het betreffende segment van de reis;
- code spoorwegonderneming en infrastructuurbeheerder voor het volgende segment van de trein, indien van toepassing.

Het bovengenoemde proces en de daartoe gebruikte informatie moeten ten minste voldoen aan de „PathDetails-Message” (bericht met treinpadgegevens) van het/de technisch(e) document(en):

- B.30 (zie bijlage III)

Voorts mogen andere bestaande normen worden gebruikt voor hetzelfde doel, mits de betrokken partijen een specifieke overeenkomst hebben gesloten dat deze normen mogen worden gebruikt.

#### 4.2.17.3. Bericht „treinpad niet beschikbaar”

De infrastructuurbeheerder stuurt dit bericht naar de aanvragende AP als antwoord op de aanvraag van een treinpad van de AP, mocht er geen treinpad beschikbaar zijn:

- vertrekpunt treinpad: vertrekpunt van de trein op het treinpad;
- bestemmingspunt van het treinpad;
- tijd van vertrek vanaf het beginpunt van het treinpad: tijd waarvoor het treinpad wordt aangevraagd;
- aanduiding dat het treinpad niet beschikbaar is;
- reden waarom het treinpad niet beschikbaar is.

Tegelijkertijd met dit bericht, of zo snel mogelijk erna, moet de infrastructuurbeheerder een ander voorstel versturen zonder te wachten op een nieuwe aanvraag van de spoorwegonderneming (bericht met treinpadgegevens).

Het bovengenoemde proces en de daartoe gebruikte informatie moeten ten minste voldoen aan de „PathNotAvailableMessage” (bericht „treinpad niet beschikbaar”) van het/de technisch(e) document(en):

- B.30 (zie bijlage III)

Voorts mogen andere bestaande normen worden gebruikt voor hetzelfde doel, mits de betrokken partijen een specifieke overeenkomst hebben gesloten dat deze normen mogen worden gebruikt.

#### 4.2.17.4. Bericht „treinpad bevestigd”

De aanvragende AP gebruikt dit bericht om het door de infrastructuurbeheerder voorgestelde treinpad te boeken/bevestigen:

- treinpadnummer ten behoeve van identificatie van het treinpad;
- vertrekpunt treinpad: vertrekpunt van de trein op het treinpad;
- bestemmingspunt van het treinpad;
- tijd van vertrek vanaf het beginpunt van het treinpad: tijd waarvoor het treinpad wordt aangevraagd;
- eindpunt van treinpad: bestemming van de trein op het aangevraagde treinpad;
- aankomsttijd op het eindpunt van het treinpad: tijd waarop de trein volgens planning op de bestemming aankomt;
- aanduiding dat de AP het voorgestelde treinpad aanvaardt.

Het bovengenoemde proces en de daartoe gebruikte informatie moeten ten minste voldoen aan de „PathConfirmedMessage” (bericht „treinpad bevestigd”) van het/de technisch(e) document(en):

- B.30 (zie bijlage III)

Voorts mogen andere bestaande normen worden gebruikt voor hetzelfde doel, mits de betrokken partijen een specifieke overeenkomst hebben gesloten dat deze normen mogen worden gebruikt.

#### 4.2.17.5. Bericht „treinpadgegevens afgewezen”

De aanvragende AP gebruikt dit bericht om de door de betreffende infrastructuurbeheerder voorgestelde treinpadgegevens af te wijzen:

- treinpadnummer ten behoeve van identificatie van het treinpad;
- aanduiding dat de treinpadgegevens worden afgewezen;
- reden voor afwijzing van het treinpad of voor de door de AP verzochte wijziging;
- vertrekpunt treinpad: vertrekpunt van de trein op het treinpad;
- bestemmingspunt van het treinpad;
- tijd van vertrek vanaf het beginpunt van het treinpad: tijd waarvoor het treinpad wordt aangevraagd;
- eindpunt van treinpad: bestemming van de trein op het aangevraagde treinpad;
- aankomsttijd op het eindpunt van het treinpad: tijd waarop de trein volgens planning op de bestemming aankomt.

Het bovengenoemde proces en de daartoe gebruikte informatie moeten ten minste voldoen aan de „PathDetails-RefusedMessage” (bericht „treinpadgegevens afgewezen”) van het/de technisch(e) document(en):

- B.30 (zie bijlage III)

Andere bestaande normen mogen ook worden gebruikt voor hetzelfde doel, mits de betrokken partijen een specifieke overeenkomst hebben gesloten dat deze normen mogen worden gebruikt.

#### 4.2.17.6. Bericht „treinpad geannuleerd”

Dit bericht wordt door een AP gebruikt om een geboekt treinpad te annuleren:

- treinpadnummer ten behoeve van identificatie van het treinpad;
- segment van de reis dat wordt geannuleerd;
- aanduiding dat het treinpad wordt geannuleerd;
- vertrekpunt oorspronkelijk treinpad: vertrekpunt van de trein op het treinpad;
- bestemmingspunt van het treinpad;
- vertrektijd vanaf het oorspronkelijke beginpunt van het treinpad: tijd waarvoor het treinpad werd aangevraagd;
- oorspronkelijk eindpunt van treinpad: bestemming van de trein op het aangevraagde treinpad;
- aankomsttijd op het oorspronkelijke eindpunt van het treinpad: tijd waarop de trein volgens planning zou aankomen op de bestemming.

Het bovengenoemde proces en de daartoe gebruikte informatie moeten ten minste voldoen aan de „PathCancelledMessage” (bericht „treinpad geannuleerd”) van het/de technisch(e) document(en):

- B.30 (zie bijlage III)

Voorts mogen andere bestaande normen worden gebruikt voor hetzelfde doel, mits de betrokken partijen een specifieke overeenkomst hebben gesloten dat deze normen mogen worden gebruikt.

#### 4.2.17.7. Bericht met bevestiging van ontvangst

Dit bericht wordt uitgewisseld door de infrastructuurbeheerders en AP's als de vereiste reactie op een van de bovenstaande berichten niet binnen 5 minuten kan worden gegeven:

- Bericht met bevestiging van ontvangst: geeft aan dat de verzender van dit bericht het andere bericht heeft ontvangen en de nodige stappen zal zetten.

Het bovengenoemde proces en de daartoe gebruikte informatie moeten ten minste voldoen aan de „ReceiptConfirmationMessage” (ontvangstbevestigingsbericht) van het/de technisch(e) document(en):

- B.30 (zie bijlage III)

Voorts mogen andere bestaande normen worden gebruikt voor hetzelfde doel, mits de betrokken partijen een specifieke overeenkomst hebben gesloten dat deze normen mogen worden gebruikt.

#### 4.2.17.8. Bericht „geboekte treinpad niet meer beschikbaar”

De infrastructuurbeheerder gebruikt dit bericht om de AP te laten weten dat een geboekt treinpad niet meer beschikbaar is. Het treinpad is niet langer beschikbaar om een gewichtige reden, bv. een ernstige ontregeling. Inhoud van het bericht:

- treinpadnummer;
- treinnummer van de ingeroosterde trein waarvoor het treinpad niet meer beschikbaar is (indien dit reeds bekend is bij de infrastructuurbeheerder);
- oorspronkelijk vertrekpunt treinpad: vertrekpunt van de trein op het treinpad;
- bestemmingspunt van het treinpad;
- vertrektijd vanaf het oorspronkelijke beginpunt van het treinpad: tijd waarvoor het treinpad werd aangevraagd;

- oorspronkelijk eindpunt treinpad: bestemming van de trein op het aangevraagde treinpad;
- aankomsttijd op het oorspronkelijke eindpunt van het treinpad: tijd waarop de trein volgens planning zou aankomen op de bestemming;
- aanduiding van de oorzaak.

Het bovengenoemde proces en de daartoe gebruikte informatie moeten ten minste voldoen aan de „PathNotAvailableMessage” (treinpad-niet-beschikbaar-bericht) van het/de technisch(e) document(en):

- B.30 (zie bijlage III)

Voorts mogen andere bestaande normen worden gebruikt voor hetzelfde doel, mits de betrokken partijen een specifieke overeenkomst hebben gesloten dat deze normen mogen worden gebruikt.

#### 4.2.18. *De kwaliteit van de gegevens en informatie in verband met deze TSI*

##### 4.2.18.1. *De voorschriften*

Om aan de voorschriften van deze TSI te voldoen, dienen de volgende kwaliteitsnormen voor gegevens en informatie worden toegepast voor de hele TSI.

Iedereen aan wie deze TSI gericht is, is verantwoordelijk voor het ter beschikking stellen van actuele, samenhangende, correcte en volledige gegevens op het vereiste tijdstip en in de vereiste vorm aan andere spoorwegondernemingen, aan infrastructuurbeheerders dan wel aan derden. Elke handelende partij waarop deze TSI betrekking heeft, is verantwoordelijk voor het bekendmaken van actuele, samenhangende, correcte en volledige gegevens op het vereiste tijdstip en in de vereiste vorm aan de klanten (reizigers), aan andere spoorwegondernemingen, aan infrastructuurbeheerders dan wel aan derden.

Als gegevens of informatie worden gebruikt om te voldoen aan de vereisten van meerdere fundamentele parameters van deze TSI tegelijkertijd, dienen de handelende partijen voor wie deze TSI bestemd is, ervoor te zorgen dat het gebruik van de betreffende gegevens of informatie voor die fundamentele parameters samenhangend is (zo moet bv. de coherentie i) tussen dienstregeling en tariefgegevens of ii) tussen tarief- en boekingsgegevens worden gewaarborgd).

Als informatie of gegevens moeten worden verstrekt aan meerdere handelende partijen voor wie deze TSI bestemd is, dienen de handelende partijen er samen voor te zorgen dat de onderdelen van de gemeenschappelijke gegevens of informatie actueel, samenhangend, correct, volledig en compatibel zijn (voorbeeld: de dienstregelingsgegevens voor spoorwegonderneming A en spoorwegonderneming B moeten coherent zijn, om ervoor te zorgen dat ze op elkaar aansluiten enz.).

Als referentiegegevens of referentie-informatie wordt gebruikt om te voldoen aan de vereisten van deze TSI, waarborgen de handelende partijen voor wie deze TSI bestemd is de coherentie tussen de referentiegegevens of referentie-informatie en de gegevens of informatie in de fundamentele parameters van deze TSI (voorbeelden: de samenhang moet worden gewaarborgd tussen i) locatierefereentiecodes en treinritinformatie of ii) tussen referentiecodes van spoorwegondernemingen).

De kwaliteit van door de handelende partijen in het kader van deze TSI verstrekte gegevens of informatie dient van die aard te zijn dat de handelende partijen voor wie deze TSI bestemd is erdoor in staat worden gesteld om vervoersbewijzen af te leveren conform artikel 10 van de verordening betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer.

De kwaliteit van de in het kader van deze TSI door de handelende partijen verstrekte gegevens of informatie dient van een niveau te zijn waardoor de handelende partijen voor wie deze TSI bestemd is in staat worden gesteld om de informatie te verstrekken zoals bepaald in artikel 10 en in bijlage II van de verordening betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer.

#### 4.2.19. *Diverse referentiebestanden en -databases*

##### 4.2.19.1. *Referentiebestanden*

Ten behoeve van de exploitatie van passagierstreinen op het Europese net moeten de volgende referentiebestanden beschikbaar en toegankelijk zijn voor alle dienstverleners (infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen, bevoegde derden en stationsbeheerders). De gegevens moeten te allen tijde overeenstemmen met de feitelijke toestand.

Het Europees Spoorwegbureau beheert een centrale opslag voor en wijst unieke codes toe aan de volgende referentiegegevens:

- referentiebestand met de codes voor alle infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen, stationsbeheerders, dienstverlenende bedrijven;
- referentiebestand met de locatiecodes;
- referentiebestand met alle bestaande treinbesturingssystemen;
- referentiebestand met alle verschillende typen locomotieven;
- referentiebestand met alle Europese onderhoudswerkplaatsen;
- referentiebestand met Europese boekingsystemen;
- referentiebestand met codes ten behoeve van de uitwisseling van dienstregelingen;
- referentiebestand met codes ten behoeve van de uitwisseling van tarieven;
- catalogus met berichtengegevensset;
- lijst van de codes;
- alle andere bestanden en codelijsten die vereist zijn voor het gebruik van het/de technische document(en) in de bijlagen (deze zullen tijdens fase één worden gedefinieerd).

Als een referentiebestand tezamen met de TSI TAF wordt gebruikt, worden ontwikkeling en gebruik van de lijst zo nauw mogelijk afgestemd op de ten uitvoer gelegde TSI TAF teneinde optimale synergieën te verwezenlijken.

#### 4.2.19.2. Aanvullende eisen met betrekking tot databanken

De diverse databanken dienen de hierna vermelde aanvullende eisen te ondersteunen. Deze eisen zijn:

##### 1. Verificatie

Een databank moet ondersteuning bieden voor de verificatie van gebruikers van de systemen alvorens zij toegang krijgen tot de databank.

##### 2. Beveiliging

Een databank moet ondersteuning bieden voor beveiligingsaspecten op het gebied van controle op de toegang tot de databank. De mogelijke versleuteling van de inhoud van de databank zelf is niet vereist.

##### 3. ACID

Een geselecteerde databank moet voldoen aan het ACID-beginsel (atomiciteit, coherentie, isolatie, duurzaamheid).

##### 4. Toegangscontrole

Een databank moet gebruikers of systemen toegang verlenen die hiervoor toestemming hebben gekregen. De toegangscontrole moet ondersteund worden tot op slechts één attribuut van een gegevensrecord. De databank moet ondersteuning bieden voor configureerbare, op rollen gebaseerde toegangscontrole voor het invoeren, bijwerken en wissen van gegevensrecords.

##### 5. Tracering

Een databank moet ondersteuning bieden voor registratie van alle bewerkingen die op de databank worden uitgevoerd, om de details van de gegevensinvoer te kunnen traceren (door wie, hoe en wanneer werd de inhoud veranderd).

#### 6. Vergrendelingsstrategie

Een databank moet zijn voorzien van een vergrendelingsstrategie waardoor toegang tot de gegevens mogelijk is, ook als andere gebruikers records aan het bewerken zijn.

#### 7. Meervoudige toegang

Een databank moet de mogelijkheid bieden dat meerdere gebruikers en systemen tegelijkertijd gegevens opvragen.

#### 8. Betrouwbaarheid

De betrouwbaarheid van een databank moet toereikend zijn om de vereiste beschikbaarheid te ondersteunen.

#### 9. Beschikbaarheid

Het beschikbaarheidsniveau van een databank moet toereikend zijn met het oog op de aard van de gegevens en de erop gebaseerde bedrijfssituaties.

#### 10. Onderhoudbaarheid

De onderhoudbaarheid van de databank moet de vereiste beschikbaarheid mogelijk maken.

#### 11. Veiligheid

Databanken vereisen strikt genomen geen specifieke beveiligingsmaatregelen. Het aspect veiligheid is hier niet relevant. Dit doet geen afbreuk aan het feit dat de gegevens — bv. incorrecte of niet-actuele gegevens — wel gevolgen kunnen hebben voor de veilige exploitatie van een trein.

#### 12. Compatibiliteit

Een databank moet ondersteuning bieden aan courante gegevensmanipulatietaal, zoals SQL of XQL.

#### 13. Importmogelijkheid

Een databank moet de mogelijkheid bieden geformatteerde gegevens te importeren om de databank te voeden in plaats van door handmatige invoer.

#### 14. Exportmogelijkheid

Een databank moet de mogelijkheid bieden de inhoud van de volledige databank of een gedeelte daarvan te exporteren in de vorm van geformatteerde gegevens.

#### 15. Verplichte velden

Een databank moet ondersteuning bieden voor verplichte velden die moeten worden ingevuld voordat de betreffende record wordt aanvaard voor invoer in de databank.

#### 16. Aannemelijkheidscontroles

Een databank moet ondersteuning bieden aan configureerbare aannemelijkheidscontroles voor het invoeren, bijwerken of wissen van gegevensrecords.

#### 17. Responstijd

De responstijd van een databank moet gebruikers in staat stellen gegevensrecords binnen afzienbare tijd in te voeren, bij te werken of te wissen.

#### 18. Prestatieaspecten

De referentiebestanden en databanken dienen op kosteneffectieve wijze ondersteuning te bieden voor de informatieverzoeken die vereist zijn voor een effectieve werking van alle relevante treinritten waarop de bepalingen van deze TSI betrekking hebben.

#### 19. Capaciteitsaspecten

Een databank dient ondersteuning te bieden voor de opslag van de relevante gegevens voor alle passagiersrijtuigen en/of het spoorwegnet. De capaciteit moet op eenvoudige wijze kunnen worden uitgebreid (namelijk door meer opslagcapaciteit en computers toe te voegen). Voor uitbreiding van de capaciteit mag geen vervanging van het subsysteem vereist zijn.

#### 20. Historische gegevens

Een databank dient ondersteuning te bieden voor het beheer van historische gegevens door reeds gearchiiveerde gegevens ter beschikking te stellen.

#### 21. Back-upstrategie

Er dient een back-upstrategie aanwezig te zijn om te waarborgen dat de volledige inhoud van de databank tot 24 uur terug kan worden hersteld.

#### 22. Commerciële aspecten

Het gebruikte databanksysteem moet vrij verkrijgbaar zijn in de handel (commercially off-the-shelf/COTS-product) of publiek beschikbaar zijn (open source).

#### 23. Privacyaspecten

Een databank moet voldoen aan de eisen van het privacybeleid van de lidstaat waar het bedrijf dat de dienst verleent, is gevestigd.

#### 4.2.20. Elektronische verzending van documenten

In de beschrijving in hoofdstuk 4.2.21 — Netwerken en communicatie — wordt het communicatienetwerk gepresenteerd dat wordt gebruikt voor uitwisseling van gegevens. Dit netwerk en de beschreven beveiliging laten alle typen netwerkverzending toe, zoals e-mail, bestandsoverdracht (FTP, HTTP) enz. De bij de gegevensuitwisseling betrokken partijen kunnen dan besluiten welk type ze willen gebruiken, zodat de elektronische verzending van documenten mogelijk wordt gemaakt, bijvoorbeeld via FTP.

#### 4.2.21. Netwerken en communicatie

##### 4.2.21.1. Algemene architectuur

Na verloop van tijd zal dit subsysteem uitgroeien tot een grote en complexe gemeenschap op het gebied van de interoperabiliteit van telematica voor het spoorvervoer met duizenden deelnemende partijen (spoorwegondernemers, infrastructuurbeheerders, derden zoals verkopers van vervoersbewijzen, publiekrechtelijke instanties enz.), die zullen concurreren en/of samenwerken om aan de behoeften van de markt te voldoen.

De netwerk- en communicatiearchitectuur die deze gemeenschap voor spoorweginteroperabiliteit ondersteunt, is gebaseerd op een gemeenschappelijke „architectuur voor gegevensuitwisseling” die bekend is bij en onderschreven is door alle deelnemers.

De voorgestelde „architectuur voor gegevensuitwisseling”:

- wordt ontworpen om heterogene informatiemodellen op elkaar te laten aansluiten door een semantische transformatie van de gegevens die worden uitgewisseld door de systemen en door de verschillen tussen bedrijfsprocessen en protocollen op toepassingsniveau met elkaar te verzoenen;
- heeft een minimale impact op de bestaande IT-architecturen die door de verschillende partijen worden gebruikt;
- stelt reeds gedane investeringen in IT veilig.

De architectuur voor gegevensuitwisseling gaat hoofdzakelijk uit van interactie tussen alle partijen van het type peer-to-peer, terwijl de algehele integriteit en coherentie van de gemeenschap voor interoperabiliteit in het spoorverkeer wordt gewaarborgd door een verzameling gecentraliseerde diensten aan te bieden.

Het peer-to-peerinteractiemodel maakt een eerlijke verdeling van kosten tussen de verschillende handelende partijen mogelijk, op basis van daadwerkelijk gebruik, en zal in het algemeen minder schaalbaarheidsproblemen met zich brengen.

##### 4.2.21.2. Netwerk

Het netwerk dient garant te staan voor het vereiste niveau van beveiliging, redundantie, verkeerscontrole, statistische instrumenten, groei van bandbreedte, toegankelijkheid voor gebruikers en rendabel beheer.

In dit kader heeft „netwerk” betrekking op de communicatiemethode en -filosofie, en niet op het materiële netwerk.

Interoperabiliteit van het spoorverkeer is gebaseerd op een gemeenschappelijke „architectuur voor gegevensuitwisseling” die bekend is bij en wordt onderschreven door alle deelnemers, waardoor de diensten aantrekkelijk zijn en barrières worden geslecht voor nieuwe deelnemers, met name klanten.

Eerst wordt de centrale databank benaderd om meta-informatie op te vragen, zoals de identiteit van de „peer” (handelende partij) waarover informatie wordt opgeslagen, of om aanmeldingsgegevens voor beveiliging te controleren. Vervolgens vindt er peer-to-peercommunicatie plaats tussen de betrokken partijen.

#### 4.2.21.3. Protocollen

Voor ontwikkeling mogen alleen protocollen worden gebruikt die horen bij de Internet Protocol Suite (beter bekend als TCP/IP, UDP/IP enz.).

#### 4.2.21.4. Beveiliging

Boven op het beveiligingsniveau dat is gewaarborgd op het niveau van het netwerk (zie hoofdstuk 4.2.21.2 Netwerk) kan een extra niveau van beveiliging worden verwezenlijkt voor gevoelige gegevens, door gebruik van een combinatie van versleuteling, certificering en VPN-technologieën.

#### 4.2.21.5. Versleuteling

Voor de verzending en opslag van gegevens kan asymmetrische of symmetrische versleuteling worden gebruikt, afhankelijk van de zakelijke behoeften. Hiertoe wordt een public key infrastructure (PKI) aangelegd.

#### 4.2.21.6. Centrale databank

De centrale databank moet het volgende kunnen verwerken:

- metagegevens — gestructureerde gegevens waarin de inhoud van berichten wordt beschreven;
- lijst met elektronische adressen in situaties waarin de handelende partijen voor wie deze TSI bestemd is andere handelende partijen toestaan om informatie of gegevens in te winnen conform de bepalingen van deze TSI;
- versleuteling;
- verificatie;
- directory (telefoonboek) — dit bevat alle benodigde informatie over deelnemers aan de uitwisseling van berichten en gegevens.

Als de centrale databank in combinatie met de TSI TAF wordt gebruikt, worden ontwikkeling en wijzigingen zo nauw mogelijk afgestemd op de ten uitvoer gelegde TSI TAF teneinde optimale synergieën te verwezenlijken.

#### 4.2.21.7. Gemeenschappelijke interface voor SO/IB-communicatie

Om te kunnen deelnemen aan de gemeenschap voor interoperabiliteit in het spoorverkeer moet elke handelende partij beschikken over de gemeenschappelijke interface.

De gemeenschappelijke interface moet in staat zijn tot het volgende:

- formatteren van uitgaande berichten overeenkomstig de metagegevens;
- ondertekening en versleuteling van uitgaande berichten;
- adresseren van uitgaande berichten;
- controle van de authenticiteit van inkomende berichten;
- ontsleuteling van inkomende berichten;
- controleren of inkomende berichten overeenstemmen met de metagegevens;
- verschaffen van één gemeenschappelijke toegang tot de verschillende databanken.



Elk exemplaar van de gemeenschappelijke interface heeft toegang tot alle gegevens vereist volgens de TSI binnen elke spoorwegonderneming, infrastructuurbeheersorganisatie enz., ongeacht of de betrokken databanken centraal of individueel zijn. Op basis van de resultaten van de controle van de authenticiteit van inkomende berichten kan een minimumniveau van ontvangstbevestiging van berichten worden ingevoerd:

- i) positief: ACK verzenden;
- ii) negatief: NACK verzenden.

De gemeenschappelijke interface maakt gebruik van de informatie in de centrale databank ten behoeve van het beheer van de bovengenoemde taken.

Indien een handelende partij een lokale „mirror” van de centrale databank bijhoudt, dient de handelende partij er — met gebruik van eigen middelen — voor te zorgen dat de lokale „mirror” een correcte en actuele kopie van de centrale databank vormt.

Als de gemeenschappelijke interface in combinatie met de TSI TAF wordt gebruikt, worden ontwikkeling en wijzigingen zo nauw mogelijk afgestemd op de ten uitvoer gelegde TSI TAF teneinde optimale synergieën te verwezenlijken.

#### 4.2.22. *Beheer van aansluiting op andere takken van vervoer*

Ten behoeve van het beheer van de aansluiting op andere takken van vervoer wordt de volgende norm toegepast voor de verstrekking van informatie aan en de uitwisseling van informatie met andere vervoerswijzen.

- Voor de uitwisseling van dienstregelingsgegevens tussen spoorwegondernemingen en andere takken van vervoer: de normen EN 12896 („Transmodel”) en EN TC 278 WI 00278207 („IFOPT — Identification of Fixed Objects in Public transport”).
- Voor de uitwisseling van specifieke dienstregelingsgegevens, de technische XML-standaarden en -protocollen gebaseerd op Transmodel, met name de norm EN 15531 („SIRI”) voor de uitwisseling van dienstregelingen in real-time en de norm EN TC 278 WI 00278207 („IFOPT”) voor de uitwisseling van gegevens op het gebied van haltes/stations.
- Voor de uitwisseling van tariefgegevens: deze norm staat nog ter discussie (zie bijlage II — Lijst van openstaande punten).

### 4.3. **Functionele en technische specificaties van de interfaces**

Vanuit het oogpunt van technische compatibiliteit worden in de volgende paragrafen de interfaces tussen het subsysteem „telematicatoepassingen ten dienste van passagiers” en de andere subsystemen beschreven.

#### 4.3.1. *Interfaces met het subsysteem rollend materieel*

Tabel 1

#### **Interfaces met het subsysteem rollend materieel**

Interface	Verwijzing in TSI Telematicatoepassingen ten dienste van passagiers	Verwijzing TSI's conventioneel rollend materieel
Beeldscherm aan boord van trein	4.2.13 Informatieverstrekking in het voertuig	4.2.5 Informatie voor klanten (PRM)
Automatisch omroepsysteem	4.2.13 Informatieverstrekking in het voertuig	4.2.5 Informatie voor klanten (PRM) 4.2.5.2 Omroepinstallatie

4.3.2. *Interfaces met het subsysteem telematicatoepassingen voor vracht*

Tabel 2

**Interfaces met het subsysteem telematicatoepassingen voor vracht**

Interface	Verwijzing in TSI Telematicatoepassingen ten dienste van passagiers	Verwijzing TSI Telematicatoepassingen voor vracht voor conventioneel spoor
Trein gereed	4.2.14.1 Bericht „trein gereed” voor alle treinen	4.2.3.5 Bericht „Trein gereed voor vertrek”
Treinritprognose	4.2.15.2 Bericht „Treinritprognose” voor alle treinen	4.2.4.2 Bericht „Verwachting over trein onderweg”
Treinritinformatie	4.2.15.1 Stuurt bericht „treinritinformatie” voor alle treinen	4.2.4.3 Bericht „Trein onderweg”
Treinrit onderbroken naar spoorwegonderneming	4.2.16.2 Bericht „treinrit onderbroken” voor alle treinen	4.2.5.2 Bericht „Treinloop onderbroken”
Dienstregelingsgegevens voor de korte termijn	4.2.17 Aanvraag van treinpaden op korte termijn voor alle treinen	4.2.2 Aanvraag voor toewijzing van een treinpad
Gemeenschappelijke interface	4.2.21.7 Gemeenschappelijke interface voor SO/IB-communicatie	4.2.14.7 Gemeenschappelijke interface
Centrale databank	4.2.21.6 Centrale databank	4.2.14.6 Centraal archief
Referentiebestanden	4.2.19.1 Referentiebestanden	4.2.12.1 Referentiebestanden

4.4. **Bedrijfsvoorschriften**

In het licht van de essentiële eisen in hoofdstuk 3 luiden de specifieke bedrijfsvoorschriften voor het subsysteem waarop deze TSI betrekking heeft als volgt:

4.4.1. *Kwaliteit van de gegevens*

In het kader van de kwaliteitsborging van gegevens is de verzender van een TSI-bericht verantwoordelijk voor de juistheid van de gegevens in het bericht op het moment dat het bericht wordt verzonden. Als de brongegevens voor de kwaliteitsborging van gegevens aanwezig zijn in de databanken waarin door deze TSI wordt voorzien, dienen de gegevens in de betreffende databanken te worden gebruikt ten behoeve van kwaliteitsborging van gegevens.

Als de brongegevens voor de kwaliteitsborging van gegevens niet aanwezig zijn in de databanken waarin door deze TSI wordt voorzien, dient de verzender van het bericht de controle ter borging van de kwaliteit van de gegevens uit te voeren op basis van de eigen middelen.

De kwaliteitsborging van gegevens omvat vergelijking met gegevens uit databanken waarin door deze TSI wordt voorzien, zoals hierboven beschreven, indien van toepassing aangevuld met logicacontroles om de tijdigheid en continuïteit van gegevens en berichten te waarborgen.

Gegevens zijn van hoge kwaliteit indien ze geschikt zijn voor het beoogde gebruik ervan, hetgeen inhoudt dat ze:

- vrij zijn van fouten: toegankelijk, correct, tijdig, volledig, overeenstemmend met andere bronnen enz.;
- de gewenste eigenschappen hebben: relevant, compleet, voldoende gedetailleerd, gemakkelijk te lezen, eenvoudig te interpreteren enz.

De belangrijkste kenmerken van gegevenskwaliteit zijn:

- nauwkeurigheid,
- volledigheid,
- coherentie,
- tijdigheid.

### Nauwkeurigheid

De vereiste informatie (gegevens) moet zo economisch mogelijk worden geregistreerd. Dit is slechts haalbaar als de primaire gegevens zo mogelijk slechts één keer worden geregistreerd. Daarom moeten de primaire gegevens zo dicht mogelijk bij de bron in het systeem worden ingevoerd, zodat ze volledig kunnen worden geïntegreerd in eventuele hierop volgende bewerkingen.

### Volledigheid

Voordat berichten worden verzonden, moeten de volledigheid en de syntaxis worden gecontroleerd aan de hand van de metagegevens. Hierdoor wordt tevens onnodig informatieverkeer over het netwerk voorkomen.

De volledigheid van alle inkomende berichten moet ook worden gecontroleerd aan de hand van de metagegevens.

### Coherentie

Bedrijfsvoorschriften moeten worden geïmplementeerd om de coherentie te waarborgen. Dubbel invoeren moet worden vermeden en de eigenaar van de gegevens moet duidelijk worden geïdentificeerd.

Hoe deze bedrijfsvoorschriften worden toegepast, hangt af van de complexiteit ervan. Voor eenvoudige voorschriften volstaan de in de databank ingebouwde beperkingen en triggers. Voor complexere voorschriften, waarvoor gegevens uit verschillende tabellen vereist zijn, moeten validatieprocedures worden toegepast waardoor de coherentie van de gegevensversie wordt gecontroleerd voordat interfacegegevens worden gegenereerd en de nieuwe gegevensversie operationeel wordt. Er moet voor worden gezorgd dat overgebrachte gegevens worden gevalideerd aan de hand van gedefinieerde bedrijfsvoorschriften.

### Tijdigheid

Het is van belang dat informatie precies op het juiste tijdstip wordt geleverd. Als het opslaan van gegevens of het verzenden van berichten rechtstreeks vanuit het IT-systeem wordt aangestuurd, is tijdigheid geen probleem, mits het systeem goed ontworpen is en voldoet aan de behoeften van de bedrijfsprocessen. Meestal wordt het verzenden van een bericht echter geïnitieerd door een gebruiker, of ligt input van een gebruiker aan de basis van een bericht. Om aan de tijdigheidseis te voldoen, moeten de gegevens zo snel mogelijk worden bijgewerkt, ook om te waarborgen dat de gegevensinhoud van de berichten actueel is op het moment dat deze berichten automatisch door het systeem worden verzonden.

In de gedetailleerde IT-specificaties moeten responstijden voor verzoeken om inlichtingen worden vastgelegd voor de verschillende toepassingen en gebruikerstypen. Alle updates en uitwisselingen van gegevens moeten zo snel mogelijk worden uitgevoerd.

### Cijfers betreffende gegevenskwaliteit

In de gedetailleerde IT-specificaties worden aanvaardbare percentages gedefinieerd voor:

- de volledigheid van gegevens (percentage van de gegevensvelden waarin waarden zijn ingevoerd) en de coherentie van gegevens (percentage overeenstemmende waarden in verschillende tabellen/bestanden/records);
- de tijdigheid van gegevens (percentage van gegevens die binnen een gespecificeerde termijn beschikbaar zijn);
- de vereiste juistheid (percentage van opgeslagen waarden die overeenstemmen met de feitelijke waarde).

#### 4.4.2. *Beheer van de centrale databank*

De functies van de centrale databank zijn gedefinieerd in hoofdstuk 4.2.21.6. Centrale databank. Ten behoeve van de kwaliteitsborging van gegevens is de instantie die de centrale databank beheert verantwoordelijk voor het bijwerken en de kwaliteit van de metagegevens en de directory, en eveneens voor het beheer van de toegangscontrole. De kwaliteit van de metagegevens op het gebied van volledigheid, coherentie, tijdigheid en juistheid dient toereikend te zijn voor een goede werking in het kader van deze TSI.

#### 4.5. **Onderhoudsvoorschriften**

In het licht van de essentiële eisen in hoofdstuk 3 luiden de specifieke onderhoudsvoorschriften voor het subsysteem waarop deze TSI betrekking heeft als volgt:

De kwaliteit van de vervoersdienst moet gewaarborgd zijn, ook als de gegevens beschadigd zijn of als de gegevensverwerkingsapparatuur volledig of gedeeltelijk uitvalt. Het is daarom raadzaam om duplexsystemen of computers met een bijzonder hoge mate van betrouwbaarheid te installeren, waarbij ononderbroken werking tijdens onderhoud gewaarborgd is.

De onderhoudsaspecten van de verschillende databanken zijn vermeld in hoofdstuk 4.2.19.2 — Aanvullende eisen met betrekking tot databanken, punt 10 en 21.

#### 4.6. **Beroepskwalificaties**

De beroepskwalificaties van het personeel dat vereist is voor bediening en onderhoud van het subsysteem en voor het uitvoeren van de TSI luiden als volgt:

Voor de uitvoering van deze TSI is geen volledig nieuw systeem vereist, in de zin van hardware, software en nieuw personeel. Het verwezenlijken van de eisen van deze TSI resulteert slechts in die wijzigingen, upgrades of functionele uitbreidingen van het bedrijf die reeds worden uitgevoerd door het bestaande personeel. Daarom zijn er geen eisen boven de bestaande nationale en Europese regels voor beroepskwalificaties.

Eventueel benodigde aanvullende training van personeel mag niet alleen bestaan uit een demonstratie van hoe de apparatuur moet worden bediend. Personeelsleden moeten de specifieke rol die zij spelen in het vervoersproces als geheel kennen en doorgronden. Met name moet het personeel zich bewust zijn van de eis om werkprestaties van hoog niveau te blijven leveren, aangezien dit essentieel is voor de betrouwbaarheid van de informatie die in een latere fase verwerkt gaat worden.

De vereiste beroepskwalificaties voor de samenstelling en exploitatie van treinen zijn gedefinieerd in de TSI voor exploitatie en verkeersleiding.

#### 4.7. **Gezondheids- en veiligheidsomstandigheden**

De gezondheids- en veiligheidsvoorschriften voor personeel dat vereist is voor bediening en onderhoud van het betrokken subsysteem en voor de uitvoering van de TSI luiden als volgt:

Er zijn geen eisen boven op de bestaande gezondheids- en veiligheidsvoorschriften van de Unie en de lidstaten.

#### 4.8. **Register van goedgekeurde voertuigtypen en infrastructuurregister**

Artikel 34, lid 1, van Richtlijn 2008/57/EG schrijft het volgende voor: „Het Bureau zorgt voor het opzetten en bijhouden van een register van typen voertuigen waarvoor de lidstaten een vergunning voor indienstelling op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap hebben afgegeven”. Artikel 35, lid 1, van Richtlijn 2008/57/EG schrijft het volgende voor: „Elke lidstaat ziet erop toe dat een infrastructuurregister gepubliceerd en geactualiseerd wordt.”.

Aangezien deze registers jaarlijks moeten worden bijgewerkt en bekendgemaakt, zijn ze niet bruikbaar voor het subsysteem telematicatoepassingen ten dienste van passagiers. Dientengevolge heeft deze TSI geen betrekking op deze registers.

### 5. INTEROPERABILITEITSONDERDELEN

#### 5.1. **Definitie**

In artikel 2, onder f), van Richtlijn 2008/57/EG wordt de volgende definitie gegeven van „interoperabiliteitsonderdeel”: „een basiscomponent, groep componenten, deel van een samenstel of volledig samenstel van materieel, deel uitmakend of bestemd om deel uit te maken van een subsysteem, en waarvan de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem direct of indirect afhankelijk is. Het begrip „onderdeel” dekt niet alleen materiële, maar ook immateriële objecten, zoals programmatuur”.

#### 5.2. **Lijst van onderdelen**

Op de interoperabiliteitsonderdelen zijn de relevante bepalingen van Richtlijn 2008/57/EG van toepassing.

Er zijn geen interoperabiliteitsonderdelen vastgesteld in het kader van het subsysteem „Telematicatoepassingen ten dienste van passagiers”.

Om te voldoen aan de eisen van deze TSI is uitsluitend standaard-IT-apparatuur vereist, zonder specifieke aspecten voor interoperabiliteit in de spoorwegomgeving. Dit geldt zowel voor de hardwarecomponenten als voor de gebruikte standaardsoftware, zoals het besturingssysteem en de databases. De toepassingsprogramma-tuur is specifiek voor elke gebruiker en kan worden aangepast en verbeterd op basis van de daadwerkelijke functionaliteit en behoeften van de gebruiker. Bij de voorgestelde „architectuur voor integratie van toepassingen” wordt ervan uitgegaan dat toepassingen mogelijk niet hetzelfde interne informatiemodel gebruiken. Integratie van toepassingen is gedefinieerd als het proces waarbij wordt gezorgd dat onafhankelijk van elkaar ontworpen toepassingsystemen met elkaar kunnen samenwerken.

### 5.3. **Prestaties en specificaties van onderdelen**

Zie hoofdstuk 5.2, niet relevant voor de TSI-telematicatoepassingen ten dienste van passagiers.

## 6. BEOORDELING VAN DE OVEREENSTEMMING EN/OF GESCHIKTHEID VOOR GEBRUIK VAN DE INTER-OPERABILITEITSONDERDELEN EN KEURING VAN HET SUBSYSTEEM

### 6.1. **Interoperabiliteitsonderdelen**

#### 6.1.1. *Beoordelingsprocedures*

Niet relevant voor de TSI-telematicatoepassingen ten dienste van passagiers.

#### 6.1.2. *Module*

Niet relevant voor de TSI-telematicatoepassingen ten dienste van passagiers.

### 6.2. **Subsysteem telematicatoepassingen ten dienste van passagiers**

Overeenkomstig bijlage II bij Richtlijn 2008/57/EG worden de subsystemen opgesplitst in gebieden van structurele en van functionele aard. De conformiteitsbeoordeling is verplicht voor TSI's op het structurele gebied. Het subsysteem telematicatoepassingen ten dienste van passagiers hoort bij het functionele gebied en deze TSI schrijft geen modules voor ten behoeve van conformiteitsbeoordeling.

## 7. TENUITVOERLEGGING

### 7.1. **Inleiding**

Deze TSI heeft betrekking op het subsysteem telematicatoepassingen ten dienste van passagiers. Dit subsysteem is functioneel van aard in de zin van bijlage II bij Richtlijn 2008/57/EG. De toepassing van deze TSI is derhalve niet afhankelijk van het concept van een nieuw, vernieuwd of aangepast subsysteem, zoals de gewoonte is bij TSI's die betrekking hebben op subsystemen van structurele aard, behalve als dit in de TSI gespecificeerd wordt.

De TSI wordt in fasen ten uitvoer gelegd:

- fase één: gedetailleerde IT-specificaties, governance en masterplan;
- fase twee: ontwikkeling;
- fase drie: introductie.

### 7.2. **Fase één — Gedetailleerde IT-specificaties, governance en masterplan**

Fase één heeft drie doelstellingen:

1. het definiëren van het systeem voor gegevensuitwisseling (hierna „het systeem” genoemd) bestaande uit gemeenschappelijke componenten, en van de koppeling van informatie- en communicatiesystemen van belanghebbenden die aan de eisen van deze verordening voldoen;
2. een dergelijk systeem bevestigen uit het oogpunt van technische en economische haalbaarheid;
3. het uittekenen van een routekaart met de activiteiten die nodig worden geacht teneinde het systeem te introduceren, waaronder geschikte mijlpalen om de Commissie, het Europees Spoorwegbureau, de lidstaten en de belanghebbenden toe te laten toe te zien op de tenuitvoerlegging.

#### 7.2.1. *Projectgovernance van fase één*

De Commissie richt uiterlijk één maand na de bekendmaking van deze verordening in het *Publicatieblad van de Europese Unie* een stuurgroep op, samengesteld uit:

- de op Europees niveau optredende representatieve instanties van de spoorwegsector in de zin van artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 881/2004 („representatieve instanties van de sector”);

- een vertegenwoordiger van de verkopers van vervoersbewijzen;
- een vertegenwoordiger van Europese reizigers;
- het Europees Spoorwegbureau;
- de Commissie.

Het voorzitterschap van deze stuurgroep wordt gezamenlijk gevoerd door a) de Commissie en b) een persoon aangewezen door de representatieve instanties van de spoorwegsector. Bijgestaan door de leden van de stuurgroep stelt de Commissie een ontwerp op van het reglement van orde van de stuurgroep, waarover de stuurgroep overeenstemming dient te bereiken. De genomen beslissingen dienen transparant te zijn en te worden geschraagd door deugdelijke technische en economische gronden.

De leden van de stuurgroep kunnen de stuurgroep voorstellen om andere organisaties toe te laten als waarnemers indien daar deugdelijke technische en organisatorische redenen voor zijn.

#### 7.2.2. *Taken en verantwoordelijkheden*

##### 7.2.2.1. *Belanghebbenden*

1. Een projectteam opgericht door de representatieve instanties van de spoorwegsector en met inbegrip van een vertegenwoordiger van de verkopers van vervoersbewijzen ontwikkelt de gedetailleerde IT-specificaties, de governance en het masterplan op basis van een werkprogramma dat moet worden goedgekeurd door de stuurgroep.
2. Het projectteam richt de nodige werkgroepen op waarin de deskundigheid van het Europees Spoorwegbureau, spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders, stationsbeheerders, vertegenwoordigers van de werknemers van verkopers van vervoersbewijzen en vertegenwoordigers van reizigers wordt ingebracht.
3. Het projectteam voert het hele project op transparante wijze uit en alle notulen, documenten en eindproducten van het projectteam en zijn werkgroepen worden blijvend en volledig ter beschikking gesteld van de Commissie en het Europees Spoorwegbureau.
4. Het projectteam stuurt maandelijkse voortgangsverslagen naar de stuurgroep en schikt zich volledig in de beslissingen van de stuurgroep. De structuur en inhoud van het voortgangsverslag wordt door de stuurgroep goedgekeurd op de startbijeenkomst.
5. Het projectteam verstrekt informatie aan spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders, stationsbeheerders, verkopers van vervoersbewijzen en vertegenwoordigers van reizigers en raadpleegt hen. Het team schenkt bijzondere aandacht aan kleine spoorwegondernemingen en spoorwegondernemingen die geen lid zijn van de representatieve instanties van de spoorwegsector, houdt ze op de hoogte en raadpleegt ze.
6. Spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders, stationsbeheerders, verkopers van vervoersbewijzen en vertegenwoordigers van reizigers dragen bij aan het project door het aandragen van informatie en van functionele en technische deskundigheid, wanneer en zodra het projectteam daarom vraagt.

##### 7.2.2.2. *Europees Spoorwegbureau*

1. Het Europees Spoorwegbureau volgt en beoordeelt de ontwikkeling van de gedetailleerde IT-specificaties, de governance en het masterplan teneinde te bepalen of de doelstellingen zijn verwezenlijkt.
2. Het Europees Spoorwegbureau brengt een advies uit aan de Commissie aangaande de gedetailleerde IT-specificaties, de governance en het masterplan.

##### 7.2.2.3. *Commissie*

1. De Commissie verstrekt het projectteam de lijst van instanties die worden betrokken bij het project.

2. Na ontvangst van de gedetailleerde IT-specificaties, de governance en het masterplan beoordeelt de Commissie deze op basis van het advies van het Europees Spoorwegbureau en treft ze in het licht van deze beoordeling de benodigde maatregelen tot aanpassing van de huidige TSI.
3. De Commissie informeert de lidstaten via het comité dat is opgericht bij artikel 29, lid 1, van Richtlijn 2008/57/EG.

#### 7.2.3. *Eindproducten*

In de gedetailleerde IT-specificaties wordt het systeem beschreven en wordt op heldere en ondubbelzinnige wijze aangegeven hoe het systeem de eisen van de TSI TAP vervult. Voor de ontwikkeling van dergelijke specificaties is een systematische analyse vereist van de relevante technische, operationele, economische en institutionele kwesties waarop het proces van de tenuitvoerlegging van de TSI TAP gegrondvest is. Derhalve omvatten de eindproducten, maar zijn ze niet beperkt tot, het volgende:

1. functionele, technische en prestatiespecificaties, de bijbehorende gegevens, de interface-eisen, de beveiligings- en kwaliteitseisen;
2. de omschrijving van de algehele architectuur van het systeem. Hierin wordt de wisselwerking en aansluiting tussen de vereiste componenten beschreven. Dit dient gebaseerd te zijn op een analyse van de systeemconfiguraties die in staat zijn om de bestaande IT-voorzieningen te integreren en tegelijk de vereiste functionaliteit en prestaties te leveren.

Het masterplan omvat:

1. de identificatie van de benodigde activiteiten voor de introductie van het systeem;
2. een migratieplan dat een serie fasen omvat en dat bevorderlijk is voor tussenliggende en verifieerbare tastbare resultaten, strekkend van het huidige kader van de informatie- en communicatiesystemen van de belanghebbenden tot het systeem zelf;
3. een gedetailleerd plan met mijlpalen;
4. een risico-evaluatie van de cruciale fasen van het masterplan;
5. een evaluatie van de kosten over de gehele levensduur (total lifecycle costs; LCC) in verband met de introductie en exploitatie van het systeem, tezamen met een investeringsplan en de bijbehorende kostenbatenanalyse.

De governance omvat de identificatie van de vereiste bestuursstructuren, -methoden en -procedures ten behoeve van de ontwikkeling en validatie van het systeem en de daarop volgende introductie, de exploitatie en het beheer in het veld gedurende de hele levensduur (met inbegrip van beslechting van geschillen tussen de krachtens de bepalingen van deze TSI betrokken partijen).

#### 7.2.4. *Mijlpalen*

1. Uiterlijk twee maanden na de bekendmaking van deze verordening in het *Publicatieblad van de Europese Unie* wordt een startbijeenkomst gehouden van het projectteam en de stuurgroep.
  - a) Op de startbijeenkomst presenteert het projectteam een projectbeschrijving en een projectwerkprogramma, met inbegrip van een tijdschema. In de projectbeschrijving wordt de interpretatie toegelicht van de taken, de projectorganisatie, de rollen en verantwoordelijkheden en de projectmethode, met inbegrip van het proces voor om alle belanghebbenden te raadplegen en in te lichten.
  - b) Op de startbijeenkomst bespreken het projectteam en de stuurgroep de inhoud en de mate van detail van het tussentijds verslag en van het in punt 7.2.2.1 genoemde maandelijks voortgangsverslag en wordt hierover overeenstemming bereikt.

2. Het projectteam legt niet later dan vijf maanden na de startbijeenkomst het tussentijds verslag voor aan de stuurgroep.
3. De resultaten worden niet later dan tien maanden na de startbijeenkomst voorgelegd aan de Commissie en het Europees Spoorwegbureau.
4. Het Europees Spoorwegbureau brengt niet later dan twee maanden na ontvangst ervan een advies uit aan de Commissie betreffende de eindproducten.

### 7.3. **Fase 2 — Ontwikkeling**

Na de wijziging van de huidige TSI ontwikkelen alle betrokken partijen het systeem.

### 7.4. **Fase 3 — Introductie**

Na de wijziging van de huidige TSI introduceren alle betrokken partijen het systeem.

### 7.5. **Veranderingsbeheer**

#### 7.5.1. *Veranderingsbeheerproces*

Er worden veranderingsbeheerprocedures ingesteld om te waarborgen dat de kosten en baten van veranderingen goed worden geanalyseerd en dat veranderingen op de beste wijze worden doorgevoerd. Deze procedures worden gedefinieerd, ingesteld, ondersteund en beheerd door het Europees Spoorwegbureau en omvatten:

- de identificatie van de technische beperkingen waarop de verandering gegrondvest is;
- een verklaring wie de verantwoordelijkheid neemt voor de procedures voor het doorvoeren van veranderingen;
- de procedure voor het valideren van de door te voeren veranderingen;
- het beleid voor veranderingsbeheer, uitgave, migratie en implementatie;
- de definitie van de verantwoordelijkheden voor het beheer van de gedetailleerde specificaties en voor zowel de kwaliteitsborging als het configuratiebeheer ervan.

De Change Control Board (CCB) wordt samengesteld uit het Europees Spoorwegbureau, representatieve instanties van de spoorwegsector, een representatieve instantie van vervoersbewijsverkopers, een representatieve instantie van reizigers en lidstaten. Door al deze partijen erbij te betrekken is een overzicht van de door te voeren veranderingen en een algehele evaluatie van de implicaties ervan gewaarborgd. De CCB komt uiteindelijk onder het toezicht van het Europees Spoorwegbureau te staan.

#### 7.5.2. *Specifiek veranderingsbeheerproces voor technische documenten bekendgemaakt door het Europees Spoorwegbureau*

De in hoofdstuk 4 van deze TSI genoemde technische documenten (met uitzondering van de normen die zijn gekoppeld aan hangende kwesties) en vermeld in bijlage III bij deze verordening zijn technische documenten bekendgemaakt door het Europees Spoorwegbureau krachtens artikel 5, lid 8, van Richtlijn 2008/57/EG.

Het veranderingscontrolebeheer voor deze technische documenten wordt ingesteld door het Europees Spoorwegbureau aan de hand van de volgende criteria:

1. de veranderingsverzoeken met gevolgen voor de technische documenten worden ingediend via de nationale veiligheidsinstanties (NVT's), via de op Europees niveau optredende representatieve instanties van de spoorwegsector in de zin van artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 881/2004, via de vertegenwoordiger van de verkopers van vervoersbewijzen of via de instantie die oorspronkelijk de specificaties heeft ontwikkeld die de voorlopers waren van de technische documenten;
2. het Europees Spoorwegbureau verzamelt en bewaart de veranderingsverzoeken;



3. het Europees Spoorwegbureau presenteert veranderingsverzoeken aan de betreffende werkgroep van het ERA, die ze evalueert en vervolgens een voorstel opstelt met een eventuele bijbehorende economische evaluatie;
4. vervolgens presenteert het Europees Spoorwegbureau het veranderingsverzoek en het bijbehorende voorstel aan de Change Control Board, die het veranderingsverzoek al dan niet valideert, dan wel uitstelt;
5. als het veranderingsverzoek niet wordt gevalideerd stuurt het Europees Spoorwegbureau de indiener van het verzoek de reden voor de afwijzing dan wel een verzoek om aanvullende inlichtingen over het ontwerp van veranderingsverzoek;
6. als het veranderingsverzoek wordt gevalideerd, wordt het technische document gewijzigd;
7. voorafgaand aan de bekendmaking van het aangepaste technisch document wordt het samen met het veranderingsverzoek en de economische evaluatie voorgelegd aan de Commissie;
8. de Commissie licht de lidstaten in via het comité dat is ingesteld op grond van artikel 29, lid 1, van Richtlijn 2008/57/EG;
9. de nieuwe versie van het technisch document en het gevalideerde veranderingsverzoek worden beschikbaar gesteld op de website van het Europees Spoorwegbureau.

Indien het veranderingscontrolebeheer gevolgen heeft voor elementen die tevens worden gebruikt binnen de TSI TAF, worden de veranderingen zo nauw mogelijk afgestemd op de ten uitvoer gelegde TSI TAF teneinde optimale synergieën te verwezenlijken.

#### 7.6. Specifieke gevallen

##### 7.6.1. Inleiding

De volgende bijzondere bepalingen zijn toegestaan in de specifieke onderstaande gevallen:

- a) „P”-gevallen: permanente gevallen;
- b) „T”-gevallen: tijdelijke gevallen, waarbij wordt aanbevolen het beoogde systeem tegen 2020 te verwezenlijken (een doelstelling van Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet <sup>(1)</sup>, gewijzigd bij Beschikking nr. 884/2004/EG <sup>(2)</sup>).

##### 7.6.2. Lijst van specifieke gevallen

Er zijn geen specifieke gevallen aangeduid voor deze TSI.

#### 8. VERKLARENDE WOORDENLIJST

De definities in deze woordenlijst verwijzen naar het gebruik van termen in deze TSI.

Term	Omschrijving
Aanvrager treinpad (AP)	Betekent, hetzij een spoorwegonderneming met een vergunning dan wel, in zoverre als wordt toegestaan door elke lidstaat, een andere partij die een treinpad in de actuele dienstregeling aanvraagt met het oog op de exploitatie van een spoorvervoersdienst op het grondgebied van de lidstaat, met commercieel oogmerk dan wel ten behoeve van het verlenen van een openbare dienst. Voorbeelden van zulke bevoegde partijen zijn overheidsinstanties of elke andere partij die een contract voor toegang tot het net heeft, hetzij een internationale groep van dergelijke partijen, ook bekend als een aanvragende groep.

<sup>(1)</sup> PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1.

<sup>(2)</sup> PB L 167 van 30.4.2004, blz. 1.

Term	Omschrijving
ACID	<p>staat voor atomiciteit, coherentie, isolatie, duurzaamheid</p> <p>Dit zijn de vier primaire kenmerken die alle transacties gemeen hebben:</p> <p>Atomiciteit. Bij een transactie met twee of meer afzonderlijke stukken informatie worden alle dan wel geen van de stukken verwerkt.</p> <p>Coherentie. Bij een geslaagde transactie ontstaat een nieuwe en geldige gegevenstoestand, maar als zich een fout voordoet, keren alle gegevens terug naar de toestand die ze hadden voordat de transactie werd geïnitieerd.</p> <p>Isolatie. Een transactie die gaande is en nog niet verwerkt, moet geïsoleerd blijven van alle andere transacties.</p> <p>Duurzaamheid. Verwerkte gegevens worden in het systeem opgeslagen opdat zij zelfs bij een fout en herstarten van het systeem beschikbaar blijven in de juiste toestand.</p> <p>Het ACID-concept wordt beschreven in deel 4 van ISO/IEC 10026-1:1992. Elk van deze kenmerken kan worden gemeten aan de hand van een benchmark. Gewoonlijk wordt echter een transactiebeheerder of monitor aangewezen om het ACID-concept toe te passen. In een gedistribueerd systeem kan onder meer aan de eisen van het ACID-concept worden voldaan door gebruik van een two-phase commit (2PC), waarbij alle betrokken locaties de transactie moeten bevestigen voordat ze wordt verwerkt; als zij dat niet doen, wordt de transactie teruggedraaid.</p>
Feitelijke aankomstdatum/-tijd	De feitelijke datum (en tijd) van de aankomst van een vervoermiddel.
Geschatte aankomstdatum/-tijd	De aankomstdatum (en -tijd) van een vervoermiddel op basis van de huidige prognose.
Geplande aankomstdatum/-tijd	De aankomstdatum (en -tijd) van een vervoermiddel in de dienstregeling.
Verwachte vertraging bij aankomst	Het tijdsverschil tussen de geschatte aankomstdatum/-tijd en de geplande aankomstdatum/-tijd.
Feitelijke vertraging van aankomst	Het tijdsverschil tussen de feitelijke aankomstdatum/-tijd en de geplande aankomstdatum/-tijd.
Te bepalen door	De beslissing is aan de spoorwegonderneming, op basis van haar ervaring en behoeften.
Toewijzingsstelsel	Een elektronisch stelsel waarin de catalogus van vervoersdiensten is opgenomen waarvoor een verlener van vervoersdiensten toestemming verleent aan distributeurs om er reisdocumenten voor af te geven.
Toewijzende partij	Een bedrijf dat een toewijzingsstelsel beheert. Kan een vervoerder zijn.
Bevoegde publiekrechtelijke instantie	Een overheidsinstantie die een wettelijke verplichting of recht heeft om leden van het publiek reisinformatie te verstrekken; verwijst tevens naar de overheidsinstantie die verantwoordelijk is voor de handhaving van Verordening (EG) nr. 1371/2007 krachtens artikel 30, lid 1, van die verordening.
Beschikbaarheid	De informatie (vervoersdienst, type aanbod, tarief, andere dienst) die daadwerkelijk kan worden verkregen door een reiziger op een gegeven tijdstip, voor een specifieke trein. Niet te verwarren met aanbod, hetgeen aanduidt dat een (vervoersdienst, type aanbod, tarief, andere dienst) wordt aangeboden in de dienstregeling, maar mogelijk volgeboekt is en daarom niet verkrijgbaar is voor een reiziger op een gegeven tijdstip, voor een bepaalde trein.
Fundamentele parameter	Elke wettelijke, technische of operationele voorwaarde die kritiek is voor de interoperabiliteit en waarover vóór de uitwerking van ontwerp-TSI's door de representatieve gemeenschappelijke instantie een besluit moet worden genomen volgens de procedure van artikel 21, lid 2.
Verkoop (boeking)	De verkoop van een vervoersbewijs, al of niet met een boeking (reservering).
Vervoerder	De contractuele spoorwegonderneming waarmee de reiziger een vervoersovereenkomst heeft gesloten of een reeks opeenvolgende spoorwegondernemingen die aansprakelijk zijn op basis van een dergelijke overeenkomst.

Term	Omschrijving
Gezamenlijke vervoerder	Een vervoerder die een samenwerkingsovereenkomst met een of meer andere vervoerders heeft gesloten met het oog op de exploitatie van een vervoersdienst.
Exclusieve vervoerder	Een vervoerder die een vervoersdienst onafhankelijk van andere vervoerders exploiteert.
Kanaal	De methode (zoals een automaat, media aan boord van een trein, publieke internetdiensten, telefonische verkoop, mobiele afgifte van vervoersbewijzen) waarmee door de spoorwegonderneming een dienst (informatie, verkoop van vervoersbewijs, terugbetaling van vervoersbewijs, afhandeling van klachten enz.) wordt verleend aan de reiziger.
Rijtuig-id	Het unieke identificatienummer van een rijtuig.
Commissie	De Europese Commissie.
COTS-product	Commercial off-the-shelf product, d.i. vrij in de handel verkrijgbaar.
Klant	Persoon die voor zichzelf of voor anderen een spoorvervoersproduct wil kopen, aan het kopen is of heeft gekocht. Hoeft dus niet hetzelfde te zijn als een reiziger of passagier (zie Reiziger).
Ontsleuteling	Versleutelde gegevens weer omzetten in de oorspronkelijke vorm.
Vertraging	Het tijdsverschil tussen het tijdstip waarop de reiziger zou aankomen volgens de bekendgemaakte dienstregeling en het tijdstip van zijn/haar feitelijke of verwachte aankomst.
Afwijking	Het operationele „te laat” of „te vroeg” zijn ten opzichte van de geplande tijd.
Feitelijke vertrekdatum/-tijd	De feitelijke datum (en tijd) van vertrek van een vervoermiddel.
Geschatte vertrekdatum/-tijd	De vertrekdatum (en -tijd) van een vervoermiddel op basis van de huidige prognose.
Geplande vertrekdatum/-tijd	De vertrekdatum (en -tijd) van een vervoermiddel in de dienstregeling.
Richtlijn 2008/57	Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap.
Feitelijke vertraging bij vertrek	Het tijdsverschil tussen de feitelijke vertrekdatum/-tijd en de geplande vertrekdatum/-tijd.
Verwachte vertraging bij vertrek	Het tijdsverschil tussen de vertrekdatum/-tijd en de verwachte vertrekdatum/-tijd.
Beeldscherm	Elke dynamische visuele voorziening op stations dan wel aan de binnen-/buitenkant van treinen ter informatie van de reizigers.
Distributeur	Een onderneming die verstrekkers juridisch en technisch in staat stelt om spoorvervoersproducten te verkopen of die klanten onlinefaciliteiten aanbiedt om spoorvervoersproducten te kopen. Hiernaast kan de distributeur aan verstrekkers diensten aanbieden door trajecten die door verschillende vervoerders worden uitgevoerd, samen te voegen tot een complete reis volgens de wensen van de reiziger. De distributeur kan zelf ook een vervoerder zijn.
Binnenlandse reis	Een treinreis waarbij de reiziger geen lidstaatgrenzen overschrijdt.
Binnenlandse spoorwegdienst	Een spoorwegdienst die geen lidstaatgrenzen overschrijdt.
Versleuteling	Het coderen van gegevens.
ERA	Europees Spoorwegbureau.

Term	Omschrijving
Essentiële eisen	Het geheel van de in bijlage III bij Richtlijn 2008/57/EG omschreven voorwaarden waaraan het trans-Europees spoorwegsysteem, de subsystemen en de interoperabiliteitsonderdelen, met inbegrip van de interfaces, moeten voldoen.
ETA	De geschatte aankomsttijd (estimated time of arrival) (van de trein op het station)
ETH	De geschatte tijd van overdracht (estimated time of handover) van een trein van de ene infrastructuurbeheerder aan een andere.
ETI	De geschatte tijd van overgang (estimated time of interchange) van een trein van de ene spoorwegonderneming naar een andere.
Europees Spoorwegbureau	Het Bureau opgericht bij Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau
Prijs	De te betalen vergoeding voor vervoer of een dienst.
Prognose	De beste schatting van het tijdstip van een gebeurtenis (bv. aankomst, vertrek of passage van een trein).
Prognosepunt	Een punt waarvoor de prognose wordt gegenereerd. Kan betrekking hebben op aankomst, vertrek, passage of overdracht.
Spoorwegdienst in het buitenland	Een spoorwegdienst die door de reiziger in het ene land is aangeschaft, maar in een ander land dan het land van aankoop wordt uitgevoerd.
Buitenlandse verkoop	De verkoop van een treinvervoersbewijs door een verstrekker die niet (een van) de vervoerder(s) is die de trein exploiteert waarop het vervoersbewijs gebruikt zal worden. De verstrekker bevindt zich in een ander land dan het land van de vervoerder(s).
FTP	File Transfer Protocol. Een protocol voor de overdracht van bestanden tussen computersystemen op het TCP/IP-netwerk.
Nakoming	Het proces waarbij het product na de aankoop aan de klant wordt geleverd.
Algemene vervoersvoorwaarden	De voorwaarden van de vervoerder, in de vorm van algemene voorwaarden of tarieven die wettelijk van kracht zijn in elke lidstaat en die er, door het sluiten van de vervoersovereenkomst, een integraal onderdeel van zijn geworden.
Trein met Globale prijs	Een trein waar enkel reizigers mogen instappen die zich een vervoersbewijs met globale prijs hebben aangeschaft.
Overdrachtspunt	Het punt waar de verantwoordelijkheid overgaat van de ene infrastructuurbeheerder op de andere.
HTTP	Hypertext Transfer Protocol Het client/server-protocol dat wordt gebruikt om verbinding te leggen tussen servers op het internet.
IB	Een instantie of onderneming die met name belast is met de totstandbrenging en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur. Soms valt hier ook het beheer van de besturings- en veiligheidssystemen van de infrastructuur onder. De taken van de infrastructuurbeheerder met betrekking tot een corridor of een gedeelte van een corridor kunnen aan verschillende instanties of ondernemingen worden toegewezen.
Infrastructuurbeheerder	Zie IB
IRT-vervoersbewijs (Integrated Reservation Ticket)	Een vervoersbewijs dat slechts kan worden gebruikt op één bepaalde trein, op een bepaalde datum/tijd. Een IRT-vervoersbewijs mag uitsluitend worden verkocht via een onlinetransactie tussen de verkoopterminal en het toewijzingssysteem dat de betreffende trein beheert.

Term	Omschrijving
Overdracht tussen vervoerders	De overgang van de controle van de ene spoorwegonderneming op de andere om praktische redenen inzake bediening, veiligheid en aansprakelijkheid. Voorbeelden: <ul style="list-style-type: none"> <li>— opeenvolgende spoorwegondernemingen,</li> <li>— treinen met ondervoerders,</li> <li>— de overdracht van informatie tussen verschillende spoorwegondernemingen.</li> </ul>
Overdrachtpunt	De locatie waar de controle over de trein wordt overgedragen van de ene spoorwegonderneming op de andere spoorwegonderneming.  In het kader van een treinrit wordt de trein van de ene spoorwegonderneming overgenomen door de andere spoorwegonderneming, die vervolgens de eigenaar is van het treinpad voor het volgende segment van de reis.
Tussenspnt	Het begin- of eindpunt van een segment. Dit kan bijvoorbeeld een overdrachtpunt tussen spoorwegondernemingen of tussen infrastructuurbeheerders zijn, of een punt waar een bepaalde handeling gebeurt.
Internationale spoorwegdienst	Een spoorwegdienst die minstens één lidstaatgrens overschrijdt.
Internationale reis	Een reis per spoor waarbij de reiziger minstens één lidstaatgrens overschrijdt.
Internationale verkoop	De verkoop van een treinvervoersbewijs voor een internationale reis.
Interoperabiliteitsonderdeel	Een basiscomponent, groep componenten, deel van een samenstel of volledig samenstel van materieel, deel uitmakend of bestemd om deel uit te maken van een subsysteem waarvan de interoperabiliteit van het trans-Europees spoorwegsysteem direct of indirect afhankelijk is. Het begrip onderdeel heeft niet alleen betrekking op materiële, maar ook op immateriële objecten, zoals programmatuur.
IP	Internet Protocol.
Verstrekker	Een onderneming die het vervoersbewijs verkoopt en de betaling ontvangt. Kan een vervoerder en/of distributeur zijn. De verstrekker is de onderneming waarvan de code en mogelijk het logo op het vervoersbewijs is aangegeven.
Reis	De verplaatsing van een reiziger (of meerdere reizigers die samen reizen) van locatie A naar locatie B.
Reisplanner	Een IT-systeem dat reisoplossingen kan voorstellen.  Een reisoplossing is een verzameling van een of meer commerciële vervoersdiensten die minimaal beantwoordt aan de vraag „Hoe kom ik van locatie A naar locatie B, met een gegeven datum en tijd van vertrek/aankomst?”. De vraag kan complexere aanvullende criteria bevatten, zoals „op de snelste wijze”, „op de goedkoopste wijze”, „zonder overstappen” enz. De reiziger kan de reisoplossingen zelf samenstellen door raadpleging van verschillende informatiebronnen, of de oplossing kan hem/haar worden aangeboden door een reisplanner.
Houder	Degene die, als eigenaar van een voertuig of rechthebbende voor het gebruik ervan, het betreffende voertuig op permanente wijze economisch exploiteert als vervoermiddel en als zodanig is geregistreerd in het register voor rollend materieel.
Locomotief-id	Het unieke identificatienummer van een tractievoertuig.
Beschikbaar stellen	Het bekendmaken van informatie of gegevens, waarbij mogelijk toegangscontrole wordt toegepast.
Manifest On List	Een nakomingsmethode waarbij de klant zijn/haar aankoop van tevoren doet (bv. thuis) en alleen een bevestiging ontvangt, gewoonlijk met een referentiecode. De onderneming die een verkoop van dit type verricht, verstrekt de OCV een lijst met alle reizigers (en referentiecodes) die worden toegelaten tot de betreffende trein. De reiziger hoeft slechts voor/na het vertrek de OCV zijn/haar wens kenbaar te maken om te worden toegelaten tot de trein. De OCV controleert of de reiziger toestemming heeft om in te stappen of op de trein te blijven.

Term	Omschrijving
Marktprijs	Zie Globale prijs
Metagegevens	Deze term betekent eenvoudigweg gegevens over gegevens. Hij heeft betrekking op gegevens, programmatuurdiensten en andere componenten die zijn opgenomen in de informatiesystemen van een onderneming. Voorbeelden van soorten metagegevens zijn standaarddefinities van gegevens, locatie- en routegegevens, en synchronisatiebeheer voor het distribueren van gedeelde gegevens.
Aangemelde instanties	De instanties die belast zijn met de beoordeling van de overeenstemming of de geschiktheid voor het gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen of met het onderzoek ten behoeve van de EG-keuringsprocedure van de subsystemen.
NRT-trein	Een trein waar een reiziger mag instappen na het kopen van een NRT-vervoersbewijs, in het geval van internationale of buitenlandse verkoop.
NRT	Non-integrated Reservation Tickets — Dit is een methode voor de verkoop van treinvervoersbewijzen bestemd voor internationale of buitenlandse verkoop, waarbij de verstrekker het vervoersbewijs ter plaatse mag aanmaken, zonder onlinetransactie met een toewijzingssysteem. NRT-vervoersbewijzen zijn altijd open vervoersbewijzen, hetgeen wil zeggen dat de vervoersovereenkomst geldig is op elke NRT-trein die de op het vervoersbewijs aangegeven route bedient, binnen een gedefinieerde geldigheidstermijn. Voor de afgifte van een NRT-vervoersbewijs heeft de verstrekker een lijst met vertrek- en aankomstplaatsen („O-D-reeks”) nodig en een of meer prijstabellen gerelateerd aan afstandsbereiken. Boeking en (en moeten in sommige gevallen) samen met het vervoersbewijs worden aangeschaft.
Aanbod	Zie Beschikbaarheid
Officiële website	De publieke website van het bedrijf waarop commerciële informatie wordt verstrekt aan de klant. De website is machinaal leesbaar en dient te voldoen aan de richtsnoeren inzake toegankelijkheid van webinhoud.
One Stop Shop	Een internationaal samenwerkingsverband tussen infrastructuurbeheerders waardoor één contactpunt wordt aangeboden aan spoorvervoerklienten ten behoeve van: bestellen van gespecificeerde treinpaden voor het internationaal goederenvervoer; follow-up van het treintraject; in het algemeen ook het factureren van de heffing voor de toegang tot het net namens infrastructuurbeheerders.
Reiziger/passagier	Iemand die een reis wil afleggen, aan het afleggen is, of heeft afgelegd gebruik makend van de vervoersdiensten en andere diensten van een of meer spoorwegondernemingen. Hoeft niet hetzelfde te zijn als klant (zie Klant).
Treinpad	De infrastructuurcapaciteit die nodig is om een trein binnen een gegeven periode tussen twee punten te laten rijden (in tijd en ruimte gedefinieerde route).
Treinpadnummer	Het nummer van het gedefinieerde treinpad.
Betaling	De overdracht van middelen van de ene partij (zoals een klant) aan een andere (zoals een distributeur). Een betaling wordt gewoonlijk verricht in ruil voor het verstrekken van vervoer of een andere dienst.
Peer-to-peer	Een klasse van systemen en toepassingen waarbij gedistribueerde middelen worden ingezet om een kritieke functie op decentrale wijze te verrichten.
Persoon met verminderde mobiliteit (PRM)	Een persoon wiens mobiliteit bij het gebruik van vervoer beperkt is ten gevolge van een lichamelijke (zintuiglijke of motorische, tijdelijke of blijvende) handicap, een verstandelijke handicap of stoornis, leeftijd of enige andere oorzaak die een handicap oplevert, en wiens situatie vereist dat hij/zij bijzondere aandacht krijgt en dat de aan alle passagiers verstrekte diensten aan hem/haar worden aangepast.
Perron	De zone van een station die bestemd is om in- of uit een trein te stappen.
Primaire gegevens	De basisgegevens als referentiegegevensinvoer voor berichten of als basis voor functionaliteit en berekening van afgeleide gegevens.
PRM	Zie Persoon met verminderde mobiliteit

Term	Omschrijving
Product	Een type trein met bepaalde soorten diensten (bv. hoge snelheid, fietsbergruimten, PRM-accomodatie, couchettes en/of slaapwagens, restauratiewagens, verkoop van eetwaren enz.) die zijn gekoppeld aan bepaalde prijzen en eventuele specifieke voorwaarden.
Bekendmaken	Het vrij toegankelijk maken van informatie of gegevens.
Spoorwegsysteem	Het in bijlage I (Richtlijn 2008/57/EG) beschreven geheel van spoorweginfrastructuren van het trans-Europees vervoersnet, bestaande uit de voor het conventioneel en gecombineerd spoorwegvervoer aangelegde of ingerichte lijnen en vaste installaties en uit het rollend materieel dat is ontworpen om op deze infrastructuur te rijden.
Spoorwegonderneming	Iedere publiekrechtelijke of privaatrechtelijke onderneming waarvan de hoofdactiviteit bestaat in het leveren van diensten voor het vervoer van goederen en/of reizigers per spoor, waarbij door deze onderneming voor de tractie moet worden gezorgd; dit omvat tevens ondernemingen die uitsluitend voor tractie zorgen.
Gewone processen vs. processen op de korte termijn	Een proces wordt „gewoon” genoemd als de ervoor benodigde termijn zeven dagen of meer bedraagt. Voor een proces op de korte termijn geldt een termijn van minder dan zeven dagen.
Rapportagepunt	Gepasseerde punten die door een infrastructuurbeheerder worden gebruikt om (uitsluitend) treinritinformatie te verstrekken of punten waar prognoses worden gegenereerd.
Databank	De opslag van gegevens, net als in een database of datawoordenboek; omvat echter gewoonlijk een complete systeemomgeving voor informatiebeheer. Moet niet alleen beschrijving van gegevensstructuren bevatten (namelijk entiteiten en elementen), maar ook metagegevens die van belang zijn voor de onderneming, gegevensschermen, rapporten, programma's en systemen.
Boeking	Een machtiging op papier of in elektronische vorm die recht geeft op een dienst (vervoer of bijstand), overeenkomstig een vooraf bevestigde persoonlijke vervoersregeling.
Boekingssysteem	Een computersysteem dat wordt gebruikt voor de opslag en het ophalen van informatie en het verrichten van transacties in verband met reizen. Een boekingssysteem is in staat om de inhoud in real-time actueel te houden en is toegankelijk voor agenten/verkopers overal ter wereld.
Verkoper	Een persoon of onderneming die de klant een vervoersbewijs voor een spoorvervoersdienst verkoopt, al dan niet met een boeking (reservering). Een verkoper kan een spoorwegonderneming (agent) of een geaccrediteerd reisbureau zijn.
Route	De geografische lijn die wordt gevolgd vanaf een beginpunt naar een bestemmingspunt.
Routesegment	Een gedeelte van een route.
SO	Zie Spoorwegonderneming.
Verschaffen	Zie Verkopen.
Dienst	Zie Vervoersdienst.
Dienstverlener	De verantwoordelijke entiteit die een dienst verleent in verband met het vervoer van reizigers.
Moeten/Dienen te	Betekent dat de definitie een absolute eis van de specificatie is.
Processen op de korte termijn	Zie Gewone processen vs. processen op de korte termijn.

Term	Omschrijving
Aanvraag van een treinpad met korte kennisgevingstermijn	Een individuele treinpadaanvraag overeenkomstig artikel 23 van Richtlijn 2001/14/EG ingevolge bijkomende transportverzoeken of operationele behoeften.
SQL	Structured Query Language Een door IBM ontworpen en vervolgens door ANSI en ISO gestandaardiseerde taal voor het aanmaken, beheren en ophalen van gegevens in relationele databanken.
Belanghebbenden	Alle personen en organisaties met een beredeneerd belang bij de levering van een treinvervoersdienst, bv.: — spoorwegonderneming — eigenaar van locomotief — eigenaar van wagon — werkgever van bestuurder/treinpersoneel — infrastructuurbeheerder (IB) — fleetmanager — veerbootexploitant — werknemer — verkoper van vervoersbewijzen — reiziger.
Station	Een spoorweglocatie waar een passagierstrein kan vertrekken, halt houden of de reis beëindigen.
Stationsbeheerder	Een organisatorische entiteit in een lidstaat die is belast met het beheer van een spoorwegstation; mogelijk de infrastructuurbeheerder.
Ondervervoerder	Een spoorwegonderneming die geen vervoersovereenkomst heeft gesloten met de reiziger, maar die door de spoorwegonderneming die partij is in de overeenkomst is belast, geheel of gedeeltelijk, met het uitvoeren van het vervoer per spoor.
Tarief	Een specifieke verzameling prijzen voor vervoersbewijzen beschikbaar op een gegeven trein, op een gegeven dag, voor een gegeven traject (O-D-tak) van de reis. Tarieven kunnen zijn ingedeeld in verschillende categorieën (zoals publieke prijzen, groepsoprijzen enz.).
OCV	Organisatie voor de controle van vervoersbewijzen. Dit is een organisatie die belast is met het inspecteren van de vervoersbewijzen van reizigers. Meestal een vervoerder. Zo nodig levert de OCV beveiligingscertificaten voor International Rail Ticket for Home Printing (IRTHP) aan de distributeurs.
Technisch document	Elk technisch document dat is bekendgemaakt door het Europees Spoorwegbureau krachtens artikel 5, lid 8, van Richtlijn 2008/57/EG.
Technische specificatie inzake interoperabiliteit	Een overeenkomstig Richtlijn 2008/57/EG aangenomen specificatie waarin elk subsysteem of deel van een subsysteem wordt behandeld teneinde aan de essentiële eisen te voldoen en de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem te waarborgen.
TETA	Zie Trein, geschatte aankomsttijd (train estimated time of arrival).
Derde	Elke publiekrechtelijke of privaatrechtelijke onderneming die geen spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder is en die diensten verleent die complementair met of gerelateerd zijn aan de diensten/vervoersdiensten.
Rechtstreeks vervoersbewijs	Een of meer vervoersbewijzen die een vervoersovereenkomst vormen voor opeenvolgende spoorvervoersdiensten die door een of meer spoorwegondernemingen worden geëxploiteerd.
Vervoersbewijs	Een materiële of immateriële registratie die een reiziger het recht geeft tot contractueel gebruik van een of meer commerciële vervoersdiensten aangeboden door een of meer spoorwegondernemingen.
Ticket On departure	Een nakomingsmethode waarbij de klant zijn/haar aankoop van tevoren verricht (bv. thuis) en het vervoersbewijs ophaalt bij een loket of een automaat op het station van vertrek.



Term	Omschrijving
Verkoper van vervoersbewijzen	Elke verkoper van spoorvervoerdiensten die vervoersovereenkomsten sluit en vervoersbewijzen verkoopt namens een spoorwegonderneming, dan wel voor eigen rekening.
Dienstregeling	De lijst met commerciële vervoersdiensten aangeboden door een spoorwegonderneming gedurende een gegeven periode.
TOD	Zie Ticket On Departure
Touroperator	Een organisator of verkoper die geen spoorwegonderneming is, in de zin van artikel 2, leden 2 en 3, van Richtlijn 90/314/EEG.
Geschatte aankomsttijd trein	De geschatte aankomsttijd van een trein op een bepaald punt, bv. een overdrachts- of overgangspunt of de bestemming van de trein.
Treinpad	De in tijd en ruimte gedefinieerde route van een trein.
Treinrit onderbroken	Het is onbekend wanneer de reis van de trein wordt voortgezet op basis van de plaatselijke omstandigheden en naar mening van de betrokken partijen. Als de vertragung bekend is, stuurt de infrastructuurbeheerder een treinritprognosebericht.
trans-Europees spoorwegnet	Het spoorwegnet zoals beschreven in bijlage 1 bij Richtlijn 2008/57/EG.
Vervoersovereenkomst	Een overeenkomst tot vervoer, onder bezwarende titel dan wel gratis, tussen een spoorwegonderneming of een verkoper van vervoersbewijzen en de reiziger/passagier voor de verstrekking van een of meer vervoersdiensten.
Vervoerswijze	Een algemeen voertuigtype voor het vervoer van reizigers/passagiers (trein, vliegtuig, bus enz.)
Vervoersdienst	Een commerciële vervoersdienst of een vervoersdienst krachtens een openbaredienstcontract die een verbinding vormt tussen twee of meer locaties, aangeboden door een spoorwegonderneming volgens een bekendgemaakte dienstregeling. Een vervoersdienst wordt gewoonlijk verricht met een specifieke vervoerswijze.
Verlener van vervoersdiensten	Een privaatrechtelijke of publiekrechtelijke onderneming met vergunning tot het vervoeren van personen in het binnenlandse of internationale reizigersverkeer. Een „verlener van vervoersdiensten” aanvaardt reisdocumenten afgegeven door de geaccrediteerde verkooppunten van zijn distributeurs. Hij vervult de rol van de contractuele vervoerder waarmee de reiziger een vervoersovereenkomst heeft gesloten. De uitvoering van de vervoersdienst kan gedeeltelijk of geheel worden gedelegeerd aan een ondervervoerder.
TSI	Zie Technische specificatie inzake interoperabiliteit.
XML	Extended Mark-up Language.
XQL	Extended Structured Query Language.

## BIJLAGE II

## LIJST VAN OPENSTAANDE PUNTEN

Overeenkomstig artikel 5, lid 6, van Richtlijn 2008/57/EG worden de volgende ter discussie staande punten geïdentificeerd:

Punt	Punten ter discussie
4.2.2.1.	Technisch document betreffende het proces en de daartoe gebruikte informatie met betrekking tot tariefgegevens bestemd voor binnenlandse verkoop
4.2.10.	Norm voor de verwerking van beveiligingselementen voor productdistributie
4.2.11.2	Norm voor Europese „Ticket On Departure” en voor Europese „Manifest On List”
4.2.11.3	Technisch document of norm betreffende directe nakomingsmethoden die zijn gekoppeld aan het vervoersbewijs en/of de boeking en aan het medium voor binnenlandse verkoop
4.2.11.4	Technisch document of norm betreffende indirecte nakomingsmethoden die zijn gekoppeld aan het vervoersbewijs en/of de boeking en aan het medium voor binnenlandse verkoop
4.2.22	Norm voor de uitwisseling van prijsinformatie voor vervoersbewijzen in verband met de aansluiting op andere vervoerswijzen

## BIJLAGE III

## LIJST VAN TECHNISCHE DOCUMENTEN WAARNAAR IN DEZE TSI WORDT VERWEZEN

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

## BIJLAGE IV

**LIJST VAN TARIEVEN BESTEMD VOOR INTERNATIONALE OF BUITENLANDSE VERKOOP****C.1. NRT-tarieven**

De gegevens over NRT-tarieven bestaan hoofdzakelijk uit:

- series
- producten
- diensten
- vervoerderscodes
- prijstabellen
- lijst van stations.

NRT-tarieven worden uiterlijk drie maanden voordat de tarieven van kracht worden, bekendgemaakt.

**C.2. IRT-tarieven**

De gegevens over IRT-tarieven bestaan hoofdzakelijk uit:

- tarieven
- tariefbereiken
- gebruikte passen met marktprijzen
- uitzonderingstypen
- verkoopvoorwaarden
- voorwaarden voor na de verkoop
- prijstabellen
- lijst van stations/zones.

IRT-tarieven worden van tevoren bekendgemaakt overeenkomstig hun verkoopvoorwaarden.

**C.3. Bijzondere tarieven**

De gegevens over bijzondere tarieven bestaan hoofdzakelijk uit:

- het aanbod en de voorwaarden
- prijzen
- toeslagen
- machtigingen
- aantal reizigers/medereizigers en categorieën daarvan
- kortingstypen
- uitzonderingstypen
- verkoopvoorwaarden
- voorwaarden voor klantendienst

- boekingsvergoedingen
- series
- treinen, inclusief de categorieën en voorzieningen daarvan.

Bijzondere tarieven worden van tevoren bekendgemaakt overeenkomstig de verkoopvoorwaarden.

---

**UITVOERINGSVERORDENING (EU) Nr. 455/2011 VAN DE COMMISSIE****van 11 mei 2011****tot vaststelling van de forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijs van bepaalde groenten en fruit**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 1234/2007 van de Raad van 22 oktober 2007 houdende een gemeenschappelijke ordening van de landbouwmarkten en specifieke bepalingen voor een aantal landbouwproducten („integrale-GMO-verordening”) <sup>(1)</sup>,Gezien Verordening (EG) nr. 1580/2007 van de Commissie van 21 december 2007 tot vaststelling van bepalingen voor de uitvoering van de Verordeningen (EG) nr. 2200/96, (EG) nr. 2201/96 en (EG) nr. 1182/2007 van de Raad in de sector groenten en fruit <sup>(2)</sup>, en met name artikel 138, lid 1,

Overwegende hetgeen volgt:

Bij Verordening (EG) nr. 1580/2007 zijn, op grond van de resultaten van de multilaterale handelsbesprekingen van de Uruguayronde, de criteria vastgesteld aan de hand waarvan de Commissie voor de producten en de perioden die in bijlage XV, deel A, bij die verordening zijn vermeld, de forfaitaire waarden bij invoer uit derde landen vaststelt,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

De in artikel 138 van Verordening (EG) nr. 1580/2007 bedoelde forfaitaire invoerwaarden worden vastgesteld in de bijlage bij de onderhavige verordening.

*Artikel 2*

Deze verordening treedt in werking op 12 mei 2011.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 11 mei 2011.

*Voor de Commissie,  
namens de voorzitter,*  
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ  
*Directeur-generaal Landbouw en  
plattelandontwikkeling*

<sup>(1)</sup> PB L 299 van 16.11.2007, blz. 1.<sup>(2)</sup> PB L 350 van 31.12.2007, blz. 1.

## BIJLAGE

## Forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijs van bepaalde groenten en fruit

(EUR/100 kg)

GN-code	Code derde landen <sup>(1)</sup>	Forfaitaire invoerwaarde
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> Landennomenclatuur vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 1833/2006 van de Commissie (PB L 354 van 14.12.2006, blz. 19). De code „ZZ” staat voor „overige oorsprong”.

## UITVOERINGSVERORDENING (EU) Nr. 456/2011 VAN DE COMMISSIE

van 11 mei 2011

**tot wijziging van de bij Verordening (EU) nr. 867/2010 vastgestelde representatieve prijzen en aanvullende invoerrechten voor bepaalde producten uit de sector suiker voor het verkoopseizoen 2010/11**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 1234/2007 van de Raad van 22 oktober 2007 houdende een gemeenschappelijke ordening van de landbouwmarkten en specifieke bepalingen voor een aantal landbouwproducten („integrale-GMO-verordening”) <sup>(1)</sup>,Gezien Verordening (EG) nr. 951/2006 van de Commissie van 30 juni 2006 houdende uitvoeringsbepalingen van Verordening (EG) nr. 318/2006 van de Raad wat betreft de handel met derde landen in de sector suiker <sup>(2)</sup>, en met name artikel 36, lid 2, tweede alinea, tweede zin,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De representatieve prijzen en aanvullende invoerrechten voor witte suiker, ruwe suiker en bepaalde stropen voor

het verkoopseizoen 2010/11 zijn vastgesteld bij Verordening (EU) nr. 867/2010 van de Commissie <sup>(3)</sup>. Deze prijzen en rechten zijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EU) nr. 438/2011 van de Commissie <sup>(4)</sup>.

- (2) Naar aanleiding van de gegevens waarover de Commissie momenteel beschikt, dienen deze bedragen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 951/2006 te worden gewijzigd,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

De bij Verordening (EG) nr. 951/2006 voor het verkoopseizoen 2010/11 vastgestelde representatieve prijzen en aanvullende invoerrechten voor de in artikel 36 van Verordening (EU) nr. 867/2010 bedoelde producten worden gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij de onderhavige verordening.

*Artikel 2*

Deze verordening treedt in werking op 12 mei 2011.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 11 mei 2011.

Voor de Commissie,  
namens de voorzitter,

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ  
Directeur-generaal Landbouw en  
plattelandsontwikkeling

<sup>(1)</sup> PB L 299 van 16.11.2007, blz. 1.

<sup>(2)</sup> PB L 178 van 1.7.2006, blz. 24.

<sup>(3)</sup> PB L 259 van 1.10.2010, blz. 3.

<sup>(4)</sup> PB L 118 van 6.5.2011, blz. 6.



## BIJLAGE

**Gewijzigde bedragen van de representatieve prijzen en aanvullende invoerrechten voor witte suiker, ruwe suiker en producten van GN-code 1702 90 95 die gelden met ingang van 12 mei 2011**

(EUR)

GN-code	Representatieve prijs per 100 kg netto van het betrokken product	Aanvullend recht per 100 kg netto van het betrokken product
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> Vaststelling voor de standaardkwaliteit als gedefinieerd in bijlage IV, punt III, van Verordening (EG) nr. 1234/2007.

<sup>(2)</sup> Vaststelling voor de standaardkwaliteit als gedefinieerd in bijlage IV, punt II, van Verordening (EG) nr. 1234/2007.

<sup>(3)</sup> Vaststelling per procent sacharose.

## IV

(Handelingen die vóór 1 december 2009 zijn aangenomen krachtens het EG-Verdrag, het EU-Verdrag en het Euratom-Verdrag)

**BESLUIT VAN DE TOEZICHTHOUDENDE AUTORITEIT VAN DE EVA**

**Nr. 343/09/COL**

**van 23 juli 2009**

**inzake de onroerendgoedtransacties van de gemeente Time met betrekking tot de kadastrale percelen nrs. 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70 en 2/32**

**(Noorwegen)**

DE TOEZICHTHOUDENDE AUTORITEIT VAN DE EVA (1),

Gelet op de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte (2), en met name op de artikelen 61 tot en met 63 en Protocol nr. 26,

Gelet op de Overeenkomst tussen de EVA-staten betreffende de oprichting van een Toezichthoudende Autoriteit en een Hof van Justitie (3), en met name op artikel 24,

Gelet op artikel 1, lid 3, van deel I, artikel 4, lid 4, en artikel 7, lid 2, van deel II van Protocol nr. 3 bij de Toezichtovereenkomst (4),

Gelet op de richtsnoeren van de Autoriteit voor de toepassing en uitlegging van de artikelen 61 en 62 van de EER-overeenkomst (5), en met name op het hoofdstuk over staatssteunelementen bij de verkoop van gronden en gebouwen door openbare instanties,

Gelet op het besluit van de Autoriteit van 14 juli 2004 betreffende de uitvoeringsbepalingen als bedoeld in artikel 27 van deel II van Protocol nr. 3 (6),

(1) Hierna „de Autoriteit” genoemd.

(2) Hierna „de EER-overeenkomst” genoemd.

(3) Hierna „de Toezichtovereenkomst” genoemd.

(4) Hierna „Protocol nr. 3” genoemd.

(5) Richtsnoeren inzake de toepassing en interpretatie van de artikelen 61 en 62 van de EER-overeenkomst en artikel 1 van Protocol nr. 3 bij de Toezichtovereenkomst, aangenomen en uitgevaardigd door de Autoriteit op 19 januari 1994 (PB L 231 van 3.9.1994, blz. 1, en EER-supplement nr. 32 van 3.9.1994, blz. 1). De richtlijnen zijn laatstelijk gewijzigd op 10 juni 2009, hierna „de richtsnoeren staatssteun” genoemd. De geactualiseerde versie van de richtsnoeren staatssteun is gepubliceerd op de website van de Autoriteit: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>

(6) Besluit nr. 195/04/COL van 14 juli 2004 (PB L 139 van 25.5.2006, blz. 37 en EER-supplement nr. 26 van 25.5.2006, blz. 1), gewijzigd bij Besluit nr. 319/05/COL van 14 december 2005 (PB L 113 van 27.4.2006, blz. 24 en EER-supplement nr. 21 van 27.4.2006, blz. 46). De geconsolideerde versie van besluit nr. 195/04/COL is gepubliceerd op de website van de Autoriteit: <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde bepalingen te hebben uitgenodigd hun opmerkingen kenbaar te maken (7), en gezien hun opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

**I. FEITEN**

**1. PROCEDURE**

Op 3 maart 2007 ontving de Autoriteit een klacht van een vereniging met de naam Aksjonsgruppa „Ta vare på trivelige Bryne” betreffende de verkoop van de kadastrale percelen nrs. 1/152, 1/301, 1/630 en 4/165 door de gemeentelijke autoriteiten van de gemeente Time aan twee verschillende particuliere entiteiten, evenals de verkoop van het kadastrale perceel nr. 2/70 (het stadion van Bryne, dat ook het kadastrale perceel nr. 2/32 omvat) door Bryne fotballklubb (Bryne FK) aan een particuliere investeerder, welk perceel voordien door de gemeente aan de club was geschonken (feit nr. 414270). Bij brief van 9 mei 2007 diende de heer Gunnar Oma, een particulier investeerder, een klacht in bij de Autoriteit betreffende de verkoop van een van de hierboven genoemde kadastrale percelen, te weten perceel nr. 4/165, door de gemeente Time.

Na correspondentie en uitwisseling van informatie met de Noorse autoriteiten (8) besloot de Autoriteit op 19 december 2007 de formele onderzoeksprocedure in te leiden ten aanzien van de verkoop van de bovengenoemde grondstukken. Besluit nr. 717/07/COL van de Autoriteit om de procedure in te leiden werd bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* en het EER-supplement daarbij (9).

Bij brief van 21 februari 2008 dienden de Noorse autoriteiten opmerkingen in naar aanleiding van het inleidingsbesluit (feit nr. 466024). De Autoriteit nodigde belanghebbende partijen uit

(7) Bekendgemaakt in PB C 138 van 5.6.2008, blz. 30, en EER-supplement nr. 31 van 5.6.2008, blz. 1.

(8) Voor meer details over de briefwisseling, zie Besluit nr. 717/07/COL van de Autoriteit, dat is gepubliceerd op de website van de Autoriteit: [http://www.eftasurv.int/fieldsofwork/fieldstateaid/stateaidregistry/sadecnor07/717\\_07\\_col.pdf](http://www.eftasurv.int/fieldsofwork/fieldstateaid/stateaidregistry/sadecnor07/717_07_col.pdf).

(9) Vgl. voetnoot 7.

om hun opmerkingen over het besluit in te dienen. De Autoriteit ontving opmerkingen van twee belanghebbende partijen<sup>(10)</sup>. Bij brief van 24 juli 2008 (feit nr. 485974) zond de Autoriteit deze door aan de Noorse autoriteiten. Bij brief van 13 augustus 2008 (feit nr. 488289) deelden de Noorse autoriteiten aan de Autoriteit mee dat ze geen verdere opmerkingen hadden.

## 2. BESCHRIJVING VAN DE ONDERZOCHE TRANSACTIES

### 2.1. DE VERKOOP VAN DE KADASTRALE PERCELEN NRS. 1/152, 1/301 EN 1/630 AAN GRUNNSTEINEN AS

Door middel van een overeenkomst d.d. 25 augustus 2007<sup>(11)</sup> verkocht de gemeente Time de kadastrale percelen nr. 1/152 (1 312 vierkante meter), nr. 1/301 (741 vierkante meter) en nr. 1/630 (1 167 vierkante meter) in het centrum van Bryne, de centrumgemeente van Time, aan de particuliere projectontwikkelaar Grunnsteinen AS. Volgens de aan de Autoriteit verstrekte uitleg lijkt het initiatief om de overeenkomst te sluiten te zijn genomen door de kopers en is er voorafgaand aan de verkoop geen openbare biedprocedure georganiseerd<sup>(12)</sup>. Grunnsteinen betaalde niets voor de percelen, maar verbond zich ertoe 65 parkeerplaatsen te bouwen in plaats van de gewone betaling van de grond<sup>(13)</sup>. In clausule 7 van de overeenkomst met Grunnsteinen wordt bepaald dat de eigendomstitels van de percelen pas worden overgedragen na voltooiing van de parkeerplaatsen, uiterlijk eind 2008. Bovendien wordt in clausule 1 bepaald dat de ondergrondse parkeergarage in het kadastrale als een afzonderlijk perceel zal worden geregistreerd wanneer deze weer aan de gemeente Time zal worden overgedragen.

In clausule 1 van de overeenkomst<sup>(14)</sup> wordt verklaard dat de percelen op het moment dat de overeenkomst werd gesloten waren bestemd voor het bouwen van woningen en het aanleggen van openbare wegen/parkeerplaatsen.

Krachtens clausule 1 van de overeenkomst verbond Grunnsteinen AS zich tot de bouw van *ondergrondse* parkeerplaatsen op het kadastrale perceel nr. 1/152, waarvan er na de voltooiing 65 aan de gemeente Time zouden worden overgedragen (clausules 1 en 5 van de overeenkomst). Volgens de gemeentelijke autoriteiten bestond de betaling van het kadastrale perceel nr. 1/152 uit de bouw van 44 parkeerplaatsen in de ondergrondse parkeergarage ter compensatie van de 44 bovengrondse parkeerplaatsen op het perceel. Wat betreft de kadastrale percelen nrs. 1/301 en 1/630 had de gemeente opdracht gegeven voor de taxatie van een van de percelen, nr. 1/630, welke taxatie volgens de gemeente is uitgevoerd door Eiendomsmegler 1. De taxatie van het kadastrale perceel nr. 1/630, waarin werd geconcludeerd dat de marktwaarde 600 NOK per vierkante meter was, werd

<sup>(10)</sup> Feiten nrs. 484855 (opmerkingen van de Noorse voetbalbond, d.d. 4 juli 2008), 485026 (opmerkingen van het advocatenkantoor Arntzen de Besche namens Bryne fotballklubb, d.d. 8 juli 2008) en 485461 (Opmerkingen van advocatenkantoor Selmer namens Vålerenga football, d.d. 8 juli 2008).

<sup>(11)</sup> Hierna „de overeenkomst met Grunnsteinen” genoemd.

<sup>(12)</sup> Antwoord van Noorwegen op het eerste verzoek van de Autoriteit om informatie (feit nr. 427879), antwoord op vraag 1e).

<sup>(13)</sup> Antwoord van Noorwegen op het eerste verzoek van de Autoriteit om informatie (feit nr. 427879), antwoord op vraag 1e).

<sup>(14)</sup> Antwoord van Noorwegen op het eerste verzoek van de Autoriteit om informatie (feit nr. 427879, bijlage 1).

aan de Autoriteit overgelegd voordat de formele onderzoeksprocedure werd ingeleid<sup>(15)</sup>. In antwoord op de verzoeken van de Autoriteit presenteerden de Noorse autoriteiten in eerste instantie berekeningen van de bouwonderneming Skanska Norge AS waaruit bleek dat de prijs voor een parkeerruimte in een ondergrondse parkeergarage circa 150 000 NOK, exclusief btw en de kosten van het kopen/huren van de grond, zou gaan bedragen<sup>(16)</sup>. Op basis van deze ramingen beweerden de Noorse autoriteiten dat de marktprijs voor de titels nr. 1/301 en nr. 1/630, op basis van de taxatie, 2 516 400 NOK zou zijn<sup>(17)</sup>, terwijl de waarde van de extra 21 parkeerplaatsen die Grunnsteinen voor de gemeente zou gaan bouwen werd geraamd op 2 625 000 NOK<sup>(18)</sup>. De waarde van deze twee percelen zou door Grunnsteinen derhalve volledig worden gecompenseerd door de bouw van 21 extra parkeerplaatsen.

In antwoord op het bevel tot het verstrekken van informatie van de Autoriteit in het besluit tot inleiding van de formele onderzoeksprocedure werden nieuwe taxaties van de percelen en ramingen van de prijs van het parkeerterrein overgelegd<sup>(19)</sup>. De nieuwe taxaties waren uitgevoerd door het taxatiebureau OPAK. Op basis van de grondkostenmethode<sup>(20)</sup> kwam OPAK uit op een marktwaarde van 3,2 miljoen NOK voor de en bloc verkochte percelen. Volgens OPAK is het huis op het kadastrale perceel nr. 1/301 bouwvallig verklaard en zal het moeten worden gesloopt, hetgeen een bezwaring van het perceel vormt. De sloopkosten worden geraamd op 150 000 NOK. De taxatie door OPAK omvat ook kostenramingen voor de parkeerplaatsen. Op basis van een minimum van 25 vierkante meter per parkeerplaats (zoals wettelijk is vereist) en bouwkosten van 5 200 NOK per vierkante meter (op basis van ervaring) komt OPAK uit op een prijs van 130 000 NOK per parkeerplaats, ofwel 8 450 000 NOK voor 65 parkeerplaatsen.

### 2.2. DE VERKOOP VAN HET KADASTRALE PERCEEL NR. 4/165 AAN BRYNE INDUSTRIEPARK AS

Op 31 augustus 2005 ondertekenden de gemeente Time en de particuliere projectontwikkelaar Bryne Industripark AS een verkoopovereenkomst met betrekking tot het kadastrale perceel nr. 4/165 te Håland in de gemeente Time<sup>(21)</sup>. Dit perceel bestond uit 56 365 vierkante meter industriegrond en de verkoopprijs werd bepaald op 4,7 miljoen NOK (of circa 83 NOK per vierkante meter). Ten tijde van de ondertekening van de overeenkomst was het gebied bestemd voor industriële doeleinden,

<sup>(15)</sup> Antwoord van Noorwegen op het eerste verzoek van de Autoriteit om informatie (feit nr. 427879, bijlage 2). In het antwoord van Noorwegen wordt beweerd dat de taxatie betrekking had op de kadastrale percelen nrs. 1/301 en 1/630. Dit blijkt echter niet uit de taxatie zelf, en uit het aantal vierkante meters dat in de taxatie wordt genoemd blijkt ook niet dat beide percelen in aanmerking zijn genomen.

<sup>(16)</sup> Antwoord van Noorwegen op het eerste verzoek van de Autoriteit om informatie (feit nr. 427879, bijlage 5).

<sup>(17)</sup> Dit lijkt te zijn gebaseerd op een waarde van 600 NOK per vierkante meter plus de waarde van het gebouw op het kadastrale perceel nr. 1/301. De Autoriteit heeft geen taxatie van het gebouw ontvangen.

<sup>(18)</sup> Dit is gebaseerd op de oorspronkelijke kostenraming van de gemeente van 125 000 NOK, als uiteengezet in de achtergronddocumenten voor de beraadslagingen van de gemeenteraad (feit nr. 413558, blz. 16 en 17). De raming door Skanska lijkt op een later moment te zijn verkregen.

<sup>(19)</sup> Opmerkingen van Noorwegen naar aanleiding van het inleidingsbesluit van de Autoriteit, feit nr. 466024, bijlage 3.

<sup>(20)</sup> In het Noors: *Tomtebelastningsmetoden*.

<sup>(21)</sup> Feit nr. 413558, blz. 19 en volgende.

maar het gedetailleerde bestemmingsplan was niet aangenomen vanwege bezwaren van de dienst Openbare Wegen. De overeenkomst bevat een terugvorderingsclausule (clausule 7) ten behoeve van de gemeente Time voor het geval het perceel vijf jaar na de datum van inbezitneming niet bebouwd is of niet in gebruik is genomen.

Ten tijde van de sluiting van de overeenkomst bestond het perceel uit onbebouwde grond. In het memorandum voor de gemeenteraad die de overeenkomst goedkeurde, verklaart het gemeentebestuur dat de sluiting van een ontwikkelingsovereenkomst een voorwaarde moet zijn voor de verkoop van de grond. Volgens de gemeentelijke autoriteiten werd het nieuwe gedetailleerde bestemmingsplan op 30 augustus 2007 aangenomen; in dit bestemmingsplan werd het perceel gereserveerd voor sportdoeleinden<sup>(22)</sup>. In de verkoopovereenkomst werd bepaald dat er een ontwikkelingsovereenkomst moest worden gesloten op basis van het bestemmingsplan. Bij hun opmerkingen naar aanleiding van het inleidingsbesluit legden de Noorse autoriteiten een raming van de ontwikkelingskosten over die het consultancybureau Asplan Viak in opdracht van de Noorse autoriteiten had gemaakt, evenals een offerte voor de grondwerken door een lokale bouwonderneming<sup>(23)</sup>.

De gemeente bevestigt dat er geen openbare biedprocedure was georganiseerd voorafgaand aan de verkoop, die tot stand kwam op initiatief van de koper, maar beweert dat ze de grond in 2003 en 2004 in een advertentie op haar website te koop had aangeboden. Uit het memorandum dat voorafgaand aan de verkoop was opgesteld, is af te leiden dat de prijs is berekend op basis van de prijs waarvoor de gemeente Time het terrein in 1999 had gekocht, verhoogd met de kapitaalkosten, kosten voor regelgevende werkzaamheden en administratiekosten. De prijs werd derhalve bepaald in overeenstemming met het algemene beginsel dat de gemeente hanteerde bij de verkoop van industriegronden, namelijk verkoop tegen de kostprijs<sup>(24)</sup>.

De klager heeft aangevoerd dat de prijs voor dit soort percelen rond de 400 NOK per vierkante meter zou moeten liggen, op basis van een taxatie die kennelijk in januari 2007 door een onafhankelijke taxateur is uitgevoerd<sup>(25)</sup>. Er zijn echter geen documenten overgelegd ter staving van deze bewering. De gemeentelijke autoriteiten beweren dat de marktprijs tussen de 80 en 115 NOK per vierkante meter ligt, op basis van verkopen van vergelijkbare grondstukken tussen private partijen in de regio<sup>(26)</sup>. In antwoord op het bevel tot het verstrekken van informatie van de Autoriteit in het inleidingsbesluit hebben de Noorse autoriteiten een door OPAK uitgevoerde taxatie overgelegd. De taxatie door OPAK heeft betrekking op de grond met de bestemming die het had ten tijde van de sluiting van de overeenkomst, dat wil zeggen voor industriële doeleinden en niet voor sportdoeleinden, in overeenstemming met de latere bestemmingsplannen. De taxatie is niet gebaseerd op de exploitatiemethode, maar op de verkoopwaarde, gedefinieerd als „de prijs waarvan wordt verondersteld dat meerdere onafhankelijke

partijen bereid zijn deze te betalen op de datum van de taxatie”. In het onderhavige geval is deze prijs bepaald onder verwijzing naar de verkoopprijs die is verkregen voor „vergelijkbare percelen in het gebied”. In de taxatie wordt geconcludeerd dat de marktprijs niet met zekerheid kan worden vastgesteld, maar waarschijnlijk tussen de 80 tot 100 NOK per vierkante meter ligt.

### 2.3. DE VERKOOP VAN DE KADASTRALE PERCELEN NRS. 2/70 EN 2/32 AAN BRYNE FOTBALLKLUBB

#### 2.3.1. De verkoopovereenkomst

Bij overeenkomst van 8 augustus 2003<sup>(27)</sup> droeg de gemeente Time het eigendom van het stadion van Bryne, de kadastrale percelen nrs. 2/32 en 2/70, een gebied met een oppervlakte van zo'n 53 000 vierkante meter, over aan Bryne fotballklubb (Bryne FK)<sup>(28)</sup>. De gebouwen op de grond (waaronder de tribunes) waren al eigendom van de club en er waren huurovereenkomsten voor de grond gesloten<sup>(29)</sup>. Het lijkt erop dat een van de gebouwen die geen eigendom van Bryne fotballklubb waren op het stuk grond zou blijven staan, en er werd bepaald dat de club de rechten van de gemeente uit hoofde van de huurovereenkomst met de eigenaar van het gebouw zou overnemen<sup>(30)</sup>.

In clausule 2 van de Bryne-overeenkomst werd bepaald dat de kadastrale percelen nrs. 2/32 en 2/70 zonder vergoeding aan Bryne FK werden overgedragen. Bovendien nam de gemeente alle kosten die verband hielden met de overdracht van de percelen, zoals de kosten van de verkaveling, het meten enz., voor haar rekening. De kadastrale percelen omvatten een terrein van zo'n 53 000 vierkante meter en in de overeenkomst werd uitdrukkelijk bepaald dat het hoofdzakelijk voor sportdoeleinden diende te worden gebruikt.

Uit clausule 1 van de overeenkomst valt af te wachten dat de voetbalclub had verzocht dat de eigendomstitels van de grondstukken zouden worden overgedragen. Het doel was om het vermogen van de club te vergroten, zodat het voetbalveld kon worden verbeterd in overeenstemming met de eisen van de Tippeligaen (de Noorse eredivisie). Uit de memoranda van de gemeente blijkt dat het voor de club van essentieel belang was om het terrein als onderpand voor schulden te kunnen gebruiken, hoewel het waarschijnlijk minder waard was als gevolg van de bepaling in het contract dat het alleen voor sportdoeleinden mocht worden gebruikt.

In antwoord op het bevel tot informatieverstrekking van de Autoriteit in het inleidingsbesluit hebben de Noorse autoriteiten een taxatie van de waarde van het stadionterrein ten tijde van de overdracht verstrekt. De taxatie was uitgevoerd door OPAK. OPAK kwam tot een verkoopwaarde van 2 650 000 NOK op basis van de prijs van voor sportdoeleinden te gebruiken grond.

<sup>(27)</sup> Hierna „de Bryne-overeenkomst genoemd”.

<sup>(28)</sup> Feit nr. 413558, blz. 29 en het antwoord van Noorwegen op het eerste verzoek van de Autoriteit om informatie (feit nr. 427879, bijlage 29). De achtergronddocumenten bij de verkoop lijken erop te wijzen dat de gemeente de voetbalclub in 1996 had gekocht voor een miljoen NOK. De Autoriteit beschikt niet over verdere informatie over deze verkoop.

<sup>(29)</sup> De door Noorwegen verstrekte huurovereenkomsten, bijlagen 18 en 19 van het antwoord van Noorwegen op het eerste verzoek van de Autoriteit om informatie (feit nr. 427879).

<sup>(30)</sup> Zie bijlage 24 van het antwoord van Noorwegen op het eerste verzoek van de Autoriteit om informatie (feit nr. 427879).

<sup>(22)</sup> Opmerkingen van Noorwegen naar aanleiding van het inleidingsbesluit van de Autoriteit, feit nr. 466024, voetnoot 9.

<sup>(23)</sup> Opmerkingen van Noorwegen naar aanleiding van het inleidingsbesluit van de Autoriteit, feit nr. 466024, bijlagen 8 en 9.

<sup>(24)</sup> Feit nr. 413558, blz. 16 en 17.

<sup>(25)</sup> Zie feit nr. 413558 (oorspronkelijke klacht), herhaald in de opmerkingen van Aksjonsgruppa naar aanleiding van het antwoord van Noorwegen, feit nr. 477440.

<sup>(26)</sup> Antwoord van Noorwegen op het eerste verzoek van de Autoriteit om informatie (feit nr. 427879, bijlagen 13 tot en met 17).

De klager beweerde dat Bryne FK in 2007 van plan was het stadion voor 50 miljoen NOK te verkopen aan Forum Jæren. In Håland zou een nieuw stadion worden gebouwd op grond die zou worden gekocht van Bryne Industripark AS (zie hierboven). In antwoord op het verzoek om informatie van de Autoriteit bevestigden de Noorse autoriteiten dat Bryne FK en Forum Jæren een intentieverklaring hadden ondertekend met betrekking tot kadastraal perceel nr. 2/70, maar de Noorse autoriteiten konden hier geen bewijs van overleggen. In 2008 lijken deze transacties echter te zijn teruggedraaid omdat de bouwkosten van het geplande stadion in Håland aanzienlijk hoger bleken uit te vallen dan verwacht <sup>(31)</sup>.

### 2.3.2. Bryne FK

De verkrijger van de grond, Bryne FK, is een plaatselijke voetbalclub die op dit moment in de zogeheten „Adecco League” (eerste divisie) speelt. Bryne FK staat in het handelsregister ingeschreven als een non-profitorganisatie <sup>(32)</sup>, maar de voetbalclub heeft ook een vennootschap met beperkte aansprakelijkheid opgericht, Bryne Fotball AS.

Volgens de door de Noorse autoriteiten verstrekte informatie <sup>(33)</sup> hebben de club en de vennootschap in 2001 een samenwerkingsovereenkomst gesloten op basis van een standaardovereenkomst van de Noorse voetbalbond voor samenwerking tussen de commerciële en niet-commerciële onderdelen van een voetbalclub. Krachtens de overeenkomst <sup>(34)</sup> was de vennootschap, die op dat moment de Bryne Fotball ASA heette, verantwoordelijk voor de volgende economische activiteiten: het sluiten van sponsorcontracten, de verkoop van media- en televisierechten en advertentieruimte, de verkoop en het in licentie geven van supporterartikelen, de inzet van coaches en spelers voor reclamedoeleinden, de commerciële uitbating van de naam en het logo van de club, de verkoop van entreekaartjes voor thuiswedstrijden van de club en het sluiten van contracten voor bingo-activiteiten. Bryne FK was verantwoordelijk voor alle aan sport gerelateerde activiteiten, zoals de training en de selectie van teams, de wedstrijdkalender en de wedstrijden als zodanig, de organisatie van de reizen van de spelers, het nakomen van de rechten en verplichtingen vis-à-vis de spelers, leden, andere organisaties en overheidsinstanties zoals deze door de regelgeving van de sportbonden aan de club zijn verleend en opgelegd, het heffen van ledenbijdragen en kleinere commerciële activiteiten als verlotingen tijdens wedstrijden, en de exploitatie van het stadion.

Krachtens de samenwerkingsovereenkomst was Bryne Fotball ASA financieel verantwoordelijk voor de spelers <sup>(35)</sup>. Bovendien betaalde Bryne Fotball ASA de aankooprijzen van spelers of

een prijs aan Bryne FK wanneer een speler uit een van de juniorenteams van de club naar het eerste werd bevorderd. De vennootschap met beperkte aansprakelijkheid zou ook de nettowinsten behouden na betaling van deze kosten. Tot slot betaalde de vennootschap een vergoeding van 150 000 NOK per jaar aan Bryne FK voor de huur van het stadion, evenals 10 000 NOK per officiële voetbalwedstrijd, alsmede een prijs voor de mediarechten, sponsorrechten enz.

Om te voldoen aan de algemene regels van de Noorse voetbalbond werden de arbeidscontracten van de spelers echter overgebracht bij Bryne FK, en de club was formeel ook partij bij overeenkomsten over de verkoop, koop en (ver)huur van spelers. Bovendien was de club verantwoordelijk voor het beheer van de zuiver sportieve activiteiten (trainingen, selecties enz.)

In het voorjaar van 2004 vond er een reorganisatie van de club en de vennootschap plaats. Alle activiteiten in Bryne ASA werden overgedragen aan Bryne FK, en Bryne Fotball ASA wijzigde de rechtsvorm van de onderneming en werd Bryne Fotball AS, waarvan het enige doel het afbetalen van schulden werd. De schulden lijken te zijn afbetaald in 2006 <sup>(36)</sup>. Op dit moment worden alle activiteiten, van economische of niet-economische aard, derhalve uitgevoerd door Bryne FK.

### 3. OPMERKINGEN VAN DE NOORSE AUTORITEITEN

De Noorse regering heeft opmerkingen ingediend naar aanleiding van het besluit om de formele onderzoeksprocedure in te leiden.

#### 3.1. OPMERKINGEN OVER DE VERKOOP VAN DE KADASTRALE PERCELEN NRS. 1/152, 1/301 EN 1/630 AAN GRUNNSTEINEN AS

Samen met de opmerkingen dienden de Noorse autoriteiten ook een taxatie van de percelen in, waaronder een taxatie van de prijs van de ondergrondse parkeerplaatsen.

De Noorse autoriteiten zijn van mening dat de percelen niet zonder vergoeding zijn overgedragen; de gemeente heeft namelijk een vergoeding ontvangen in de vorm van de bouw van de ondergrondse parkeergarage. Er zou daarom geen sprake zijn van staatssteun als de kosten van de parkeerplaatsen minimaal overeenkomen met de waarde van de aan Grunnsteinen AS overgedragen percelen.

In dat verband wijzen de Noorse autoriteiten op de taxatie door OPAK, dat uitkomt op een waarde van tussen de 4 510 000 en 5 636 000 NOK voor de aan Grunnsteinen AS overgedragen percelen. Voorts heeft OPAK de kosten van de bouw van de parkeerplaatsen in de ondergrondse parkeergarage geraamd op circa 8 450 000 NOK, op basis van ervaring met vergelijkbare projecten, hetgeen in de industriesector een gebruikelijke praktijk is. De Noorse autoriteiten wijzen er ook op dat de bouwonderneming Skanska, op dezelfde basis, de bouwkosten van een parkeerplaats op 150 000 NOK raamde, of 9 750 000 NOK voor 65 parkeerplaatsen.

<sup>(31)</sup> Opmerkingen van Bryne FK naar aanleiding van het besluit om de formele onderzoeksprocedure in te leiden (feit nr. 485026).

<sup>(32)</sup> Antwoord van Noorwegen op het eerste verzoek van de Autoriteit om informatie (feit nr. 427879, bijlage 21).

<sup>(33)</sup> Opmerkingen van Noorwegen naar aanleiding van het besluit om de formele onderzoeksprocedure in te leiden, brief van 21 februari 2008 (feit nr. 466024).

<sup>(34)</sup> Bijlage 13 bij de opmerkingen van Noorwegen naar aanleiding van het besluit om de formele onderzoeksprocedure te openen, brief van 21 februari 2008 (feit nr. 466024).

<sup>(35)</sup> De naamloze vennootschap betaalde de salarissen van de spelers, evenals de salarissen van de fysiotherapeuten, de coaches en ander ondersteunend personeel, de werkgeverspremies voor de sociale zekerheid, de aankoop en het onderhoud van de voor trainingen en wedstrijden benodigde uitrusting, de trainingssessies, en tot slot de reiskosten van het team in verband met uitwedstrijden.

<sup>(36)</sup> Antwoord van Noorwegen op het eerste verzoek van de Autoriteit om informatie (feit nr. 427879, bijlage 22).

Op basis van deze cijfers voeren de Noorse autoriteiten aan dat de kosten van de parkeerplaats de waarde van de percelen ruimschoots overschrijden en dat er derhalve geen sprake is van staatssteun.

### 3.2. OPMERKINGEN OVER DE VERKOOP VAN HET KADASTRALE PERCEEL NR. 4/165 AAN BRYNE INDUSTRIEPARK AS

Ook met betrekking tot de verkoop van het kadastrale perceel nr. 4/165 aan Bryne Industripark AS is een door OPAK uitgevoerde taxatie overgelegd. De Noorse autoriteiten hebben erop gewezen dat OPAK de grond heeft getaxeerd in overeenstemming met de op dat moment geldende wetgeving, die inhield dat het onbebouwde terrein in het algemene gemeentelijke plan was bestemd voor industriële doeleinden, maar niet was onderworpen aan een gedetailleerd bestemmingsplan. De Noorse autoriteiten stellen dat het irrelevant is dat er een voorstel voor een gedetailleerd bestemmingsplan is ingediend en later weer ingetrokken en dat het terrein later een andere bestemming kreeg, namelijk gebruik voor sportdoeleinden, zolang er op het moment van de transactie geen geldend bestemmingsplan was.

Tegen deze achtergrond onderstrepen de Noorse autoriteiten dat de prijs die daadwerkelijk aan Bryne Industripark is betaald, 4 700 000 NOK (83 NOK per vierkante meter), binnen de volgens de door OPAK uitgevoerde taxatie aanvaardbare prijsmarge lag, namelijk tussen de 4 510 000 en 5 636 000 NOK (ofwel 80 à 100 NOK per vierkante meter). Hoewel ze erkennen dat de prijs die is betaald in het onderste gedeelte van de door OPAK berekende prijsmarge ligt, stellen de Noorse autoriteiten dat er geen sprake van steun kan zijn zolang de prijs die is betaald niet aanmerkelijk afwijkt van de geraamde waarden, aangezien de waarde van onbebouwde grond waarvoor geen bestemmingsplan geldt hoe dan ook onzeker is.

### 3.3. OPMERKINGEN OVER DE VERKOOP VAN DE KADASTRALE PERCELEN NRS. 2/70 EN 2/32 AAN BRYNE FK

Met betrekking tot de kadastrale percelen nrs. 2/70 en 2/32 betogen de Noorse autoriteiten dat de eerste vraag die moet worden beantwoord is of er door middel van de transactie een economisch voordeel aan Bryne FK is toegekend. In de bijgevoegde taxatie raamt OPAK de waarde van de grond waarop het stadion is gebouwd tussen de 2 385 000 en 2 915 000 NOK. Aangezien er geen vergoeding voor de grond is betaald, erkennen de Noorse autoriteiten dat Bryne FK een economisch voordeel heeft ontvangen dat overeenkomt met de waarde van de grond als bepaald door OPAK.

Hoewel Bryne FK een economisch voordeel heeft ontvangen, betogen de Noorse autoriteiten dat de transactie geen steun vormt in de zin van artikel 61, lid 1, van de EER-overeenkomst. Volgens de Noorse autoriteiten was Bryne FK op het moment van de transactie geen onderneming in de zin van de staatssteunregels van de EER, gezien de organisatiestructuur van de club op het moment van de transactie. Op dat moment hield Bryne FK zich alleen bezig met niet-commerciële en niet-professionele activiteiten en waren de commerciële activiteiten en de economische risico's en voordelen die verband hielden met het professionele voetbalteam ondergebracht bij Bryne Fotball ASA.

Met betrekking tot de mogelijke aanwezigheid van staatssteun aan Bryne Fotball ASA beweert Noorwegen dat dit werd uitgesloten door de voorwaarden van de samenwerkingsovereenkomst. Volgens de overeenkomst was Bryne Fotball ASA verplicht een jaarlijkse vergoeding van 150 000 NOK aan Bryne FK te betalen voor het gebruik van het stadion, plus 10 000 NOK per officiële wedstrijd. Aldus zorgde de overeenkomst ervoor dat het economische voordeel dat uit de overdracht van de grond voortvloeide uitsluitend aan Bryne FK zou toekomen.

Met betrekking tot de fusie tussen Bryne Fotball ASA en Bryne FK, die ongeveer een half jaar na de overdracht van de grond plaatsvond, voeren de Noorse autoriteiten aan dat niet mag worden aangenomen dat het door de gemeente toegekende voordeel als gevolg van de fusie automatisch in evenredige mate aan de commerciële activiteiten van de club ten goede zou komen. In plaats daarvan moeten de economische activiteiten tot in detail worden geanalyseerd om een verdeelsleutel tussen de economische en de niet-economische activiteiten vast te stellen.

## 4. OPMERKINGEN VAN DERDE PARTIJEN

### 4.1. OPMERKINGEN VAN BRYNE FK

Bryne FK heeft opmerkingen ingediend met betrekking tot de overdracht van de percelen en met betrekking tot de organisatiestructuur en de activiteiten van de club.

De club legt uit, in overeenstemming met wat hierboven is uiteengezet, dat zijn organisatiestructuur is veranderd toen Bryne FK en Bryne Fotball ASA in 2004 fuseerden. Op dit moment zijn alle activiteiten ondergebracht bij Bryne FK. De club heeft echter een back-to-back-overeenkomst gesloten met de onderneming Klubbinvest AS, die het financiële risico van de contracten met de profvoetballers draagt.

Bovendien wijst de club erop dat er in 2005, 2006 en 2007 een negatief resultaat is geboekt en dat het grootste deel van zijn activiteiten niet-commerciële van aard is en voornamelijk gerelateerd is aan jonge voetballers. Van de in totaal 2 047 uur die de club aan activiteiten heeft besteed<sup>(37)</sup>, nam de economische activiteit slechts circa 230 uur in beslag, ofwel 11 % van het totaal. Alle niet-economische activiteiten vinden plaats op de faciliteiten die zich bevinden op de grond die door middel van de overeenkomst van 2003 is overgedragen aan de club.

Met betrekking tot het eigendom van de stadiongebouwen benadrukt de club dat in 2003 alleen de grond is overgedragen, aangezien de club al eigenaar was van de gebouwen en de faciliteiten. De club wijst bovendien op de huurovereenkomst die is gesloten met de gemeente Time, in haar hoedanigheid van voormalige eigenaar van het perceel, uit hoofde waarvan een bepaald deel van de overgedragen grond voor een periode van 99 jaar is gereserveerd voor parkeerdoeleinden. De club is van mening dat de langlopende huurovereenkomst de waarde van de grond substantieel vermindert en dat OPAK dit niet in aanmerking heeft genomen.

<sup>(37)</sup> Dit cijfer is gebaseerd op een door Bryne FK verstrekte tabel (die is opgenomen in feit nr. 485026) waarin het aantal uren dat aan activiteiten is besteed wordt uitgesplitst naar leeftijdsgroep, maand en soort activiteit (trainingen, wedstrijden enz.)

Volgens de club was Bryne FK ten tijde van de overdracht van de grond geen onderneming, gezien de toenmalige organisatiestructuur en de hierboven beschreven samenwerkingsovereenkomst. Aangezien de steunvraag moet worden beoordeeld op het moment van de overdracht, is de club van mening dat er geen sprake was van staatssteun. Wat betreft de waarde van de grond merkt de club op dat, vanwege de negatieve waarde van de huurovereenkomst waarin een deel van de grond voor parkeerdoeleinden wordt gereserveerd, de werkelijke waarde van de overgedragen grond aanzienlijk lager is dan wat OPAK concludeert. Mocht de Autoriteit tot de conclusie komen dat de overdracht steun vormt, dan zou het steunelement derhalve de minimissteun zijn.

#### 4.2. OPMERKINGEN VAN DE NOORSE VOETBALBOND

De Noorse voetbalbond heeft opmerkingen ingediend met betrekking tot de organisatie van het Noorse voetbal in het algemeen, zonder specifieke opmerkingen te maken over de onderhavige zaak.

De voetbalbond verklaart met meer dan 500 000 leden, waaronder 400 000 actieve voetballers, een van Noorwegens grootste non-profitorganisaties te zijn. De werving en ontwikkeling van spelers op alle niveaus is de kernactiviteit van de bond.

De Noorse voetbalbond streeft er daarom naar dat er overal in het land adequate faciliteiten aanwezig zijn.

De bond wijst erop dat het in beginsel een publieke verantwoordelijkheid is om voor kinderen en jongeren in hun plaatselijke omgeving sportactiviteiten te organiseren. Voor de bouw van nieuwe faciliteiten is zowel de bijdrage van de sportgemeenschap als de bijdrage van de publieke autoriteiten nodig. De Noorse voetbalbond is van mening dat de bijdrage van de clubs aan de publieke taak zeer substantieel is, hoewel deze bijdrage nooit is gekwantificeerd. Een bijkomend voordeel van de inspanningen van de bond voor kinderen is dat er op deze wijze een kanaal is gecreëerd voor de doorstroming van het amateur naar het profvoetbal. Solidariteit met lokale voetbalverenigingen is altijd een belangrijke doelstelling, zelfs als er inkomsten worden gegenereerd door middel van de verkoop van mediarechten op nationaal of Europees niveau.

#### 4.3. OPMERKINGEN VAN VÅLERENGA FOTBALL

Vålerenga Fotball heeft via zijn vertegenwoordiger in rechte, het advocatenkantoor Selmer, algemene opmerkingen ingediend over de kwestie van de overdracht van grond aan voetbalclubs voor de bouw van sportfaciliteiten. Volgens Vålerenga is dit vraagstuk van praktisch belang en zullen dit soort zaken zich in de toekomst naar alle waarschijnlijkheid opnieuw voordoen.

Tegen deze achtergrond wijst de club op zes kwesties die in dit soort gevallen van belang kunnen zijn. Ten eerste wijst Vålerenga erop dat het belangrijk is dat de commerciële tak en de niet-commerciële tak beide een afzonderlijke boekhouding voeren. Ten tweede beweert Vålerenga dat een club die eigenaar is van een stadion dat wordt verhuurd nog steeds buiten de definitie van een onderneming valt, mits de club alleen als „passieve

eigenaar” optreedt. Ten derde meent Vålerenga dat mag worden aangenomen dat de bouw en de exploitatie van een voetbalstadion het handelsverkeer niet ongunstig beïnvloeden. Ten vierde stelt Vålerenga dat voetbalstadions kunnen worden beschouwd als sociale infrastructuur. Ten vijfde moet de markthuurprijs voor een voetbalstadion worden vastgesteld op basis van wat kopers bereid zijn te betalen en niet op basis van de vraag of de investering zal worden terugbetaald. Ten zesde heeft de verplichting om een voetbalstadion op de overgedragen grond te bouwen en te exploiteren een negatieve waarde, hetgeen betekent dat er geen economisch voordeel voor de club bestaat.

## II. BEOORDELING

### 1. DE AANWEZIGHEID VAN STAATSSTEUN

Artikel 61, lid 1, van de EER-overeenkomst luidt als volgt:

„Behoudens de afwijkingen waarin deze Overeenkomst voorziet, zijn steunmaatregelen van de lidstaten van de Europese Gemeenschap, de EVA-staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de werking van deze Overeenkomst, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de overeenkomstsluitende partijen ongunstig beïnvloedt.”.

Uit deze bepaling volgt dat er sprake is van staatssteun in de zin van de EER-overeenkomst wanneer aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- De steun moet zijn bekostigd met *staatsmiddelen*;
- De steun moet bepaalde ondernemingen of bepaalde producties begunstigen, dat wil zeggen dat de maatregel *een onderneming een economisch voordeel* moet verschaffen;
- De maatregel moet *selectief* zijn in de zin van de EER-overeenkomst;
- De steun moet de mededinging kunnen *vervalsen of dreigen te vervalsen* en het *handelsverkeer* tussen de overeenkomstsluitende partijen *ongunstig* kunnen *beïnvloeden*.

Of aan deze voorwaarden wordt voldaan moet voor elk van de hierboven beschreven transacties worden vastgesteld.

### 2. DE VERKOOP VAN DE KADASTRALE PERCELEN NRS. 1/152, 1/301 EN 1/630 AAN GRUNNSTEINEN AS

In het besluit om de formele onderzoeksprocedure in te leiden betwijfelde de Autoriteit of de transactie tegen marktvoorwaarden heeft plaatsgevonden. De Autoriteit erkende dat een transactie waarbij de prijs voor de gronden bestaat uit een verplichting om een ondergrondse faciliteit voor de gemeente te bouwen in beginsel tegen marktvoorwaarden kan plaatsvinden. Om vast te stellen of dit het geval was, zou er echter een taxatie van de percelen moeten worden uitgevoerd en zou de marktprijs van de bouw van de parkeerplaatsen op een betrouwbare manier moeten worden vastgesteld.

Bovendien wees de Autoriteit er in het inleidingsbesluit op dat de door de Noorse autoriteiten overgelegde taxatie, die was uitgevoerd door Eiendomsmegler 1, slechts betrekking had op één van de percelen in kwestie. De Autoriteit trok ook de betrouwbaarheid van de taxatie van het kadastrale perceel nr. 1/630 in twijfel, omdat in de taxatie niet werd uitgelegd welke methode er was gebruikt en ook de kenmerken van het perceel, die doorslaggevend waren voor de sluiting van de overeenkomst, niet werden vermeld.

De Autoriteit was ook van oordeel dat de transactie het handelsverkeer en de mededinging binnen de EER ongunstig beïnvloedde c.q. vervalste.

Naar aanleiding van het inleidingsbesluit van de Autoriteit hebben de Noorse autoriteiten een nieuwe taxatie van de percelen overgelegd, evenals een taxatie van de bouwkosten van de parkeerplaatsen, uitgevoerd door OPAK. De Autoriteit merkt op dat Grunnsteinen niet kan worden geacht een voordeel te hebben ontvangen indien kan worden aangetoond dat de waarde van de percelen gelijk was aan of lager was dan de negatieve waarde van de verplichting om de ondergrondse parkeergarage te bouwen. Om te onderzoeken of dit het geval was, dient de betrouwbaarheid van het taxatierapport van OPAK te worden onderzocht door de gebruikte methode te vergelijken met de methode die wordt beschreven in de richtsnoeren betreffende staatssteunelementen bij de verkoop van gronden en gebouwen door openbare instanties.

## 2.1. BEOORDELING VAN HET TAXATIERAPPORT VAN OPAK

Volgens de richtsnoeren betreffende staatssteunelementen bij de verkoop van gronden en gebouwen door openbare instanties moet de marktwaarde van onroerende zaken op grond van algemeen aanvaarde marktindicatoren en taxatiecriteria worden vastgesteld door een te goeder naam en faam bekendstaande taxateur van onroerende zaken die zijn taken onafhankelijk uitvoert. Tot slot dient het economische nadeel van bijzondere verplichtingen afzonderlijk te worden geraamd en in de aankoop prijs te worden doorberekend <sup>(38)</sup>.

### *Te goeder naam en faam bekendstaande taxateur*

De taxatie is uitgevoerd door OPAK, een onderneming die actief is op de gebieden bouwbeheer, diensten aan verenigingen van eigenaars en taxaties. Het rapport in kwestie is opgesteld door de heer Jacob Aarsheim.

In de richtsnoeren betreffende staatssteun wordt bepaald dat een „taxateur” een te goeder naam en faam bekendstaand persoon is die een het vereiste diploma heeft behaald in een erkend opleidingsinstituut of een gelijkwaardige universitaire opleiding heeft gevolgd, relevante ervaring heeft en in staat is de waarde van gronden en gebouwen te bepalen naargelang de ligging en de categorie ervan.

De Noorse autoriteiten hebben uitgelegd dat OPAK, en de heer Aarsheim in het bijzonder, ruime ervaring hebben met het

taxeren van onroerende zaken van deze categorie in het district Jæren. Hun beweringen worden onderbouwd door het curriculum vitae van de heer Aarsheim, dat is bijgevoegd bij de door de Noorse autoriteiten aan de Autoriteit overgelegde opmerkingen <sup>(39)</sup>. Behalve dat hij over ruime ervaring beschikt, heeft de heer Aarsheim een opleiding in bouwtechnologie gevolgd. Er is derhalve geen reden om te veronderstellen dat OPAK en de heer Aarsheim niet aan de in de richtsnoeren gestelde voorwaarden voldoen en niet te goeder naam en faam zijn.

### *Onafhankelijkheid van de taxateur*

In de richtsnoeren betreffende staatssteun wordt het volgende bepaald: „De taxateur dient zijn taken onafhankelijk uit te voeren, dat wil zeggen dat openbare instanties geen orders mogen geven met betrekking tot het resultaat van de taxatie.”

In het rapport wordt het doel van de taxatie genoemd en wordt verwezen naar de aanwezigheid van de heer Aarsheim en een andere persoon van OPAK bij het bezoek aan de percelen. Er is geen gedetailleerde uitleg van de toegepaste methode bijgevoegd. Tegen deze achtergrond ziet de Autoriteit geen reden om eraan te twijfelen dat de taxateur zijn taak op basis van volledige onafhankelijkheid in de zin van de richtsnoeren heeft uitgevoerd.

### *Taxatie van de marktwaarde op grond van algemeen aanvaarde marktindicatoren en taxatiecriteria*

In de richtsnoeren wordt „marktwaarde” gedefinieerd als „de prijs waartegen de gronden en gebouwen op de datum van waardering bij onderhandse overeenkomst tussen een willige verkoper en een van de verkoper onafhankelijke koper zouden kunnen worden verkocht, waarbij wordt aangenomen dat de betrokken gronden en gebouwen openlijk op de markt worden aangeboden, dat de marktvoorwaarden een regelmatige transactie mogelijk maken en dat, de aard van de gronden en gebouwen in aanmerking genomen, een normaal tijdsbestek beschikbaar is om over de verkoop te onderhandelen”.

In het rapport van OPAK worden onder meer de volgende uitgangspunten en veronderstellingen uiteengezet:

- de eigenaar staat positief tegenover de verkoop;
- de percelen kunnen vrij ter verkoop worden aangeboden, gedurende een normale periode;
- kopers die vanwege „bijzondere belangen” abnormaal hoge prijzen willen betalen worden niet in aanmerking genomen;
- [...]
- de waardebepaling wordt uitgevoerd volgens de normale taxatiepraktijken van OPAK en in overeenstemming met de door de Universiteit van Stavanger aangeboden taxatiecursussen.

<sup>(38)</sup> Richtsnoeren betreffende staatssteunelementen bij de verkoop van gronden en gebouwen door openbare instanties, punten 2.2., a) tot en met c).

<sup>(39)</sup> Opmerkingen van Noorwegen naar aanleiding van het besluit om de formele onderzoeksprocedure in te leiden, feit nr. 466024, blz. 8 en bijlage 5 (cv).



Aangezien het gebouw bouwvallig is verklaard en moet worden gesloopt, heeft OPAK de percelen getaxeerd als onbebouwde gronden. De toegepaste methode, die de „grondkostenmethode” wordt genoemd, wordt als volgt uitgelegd:

„De waarde van de percelen is afhankelijk van het verwachte gebruik ervan en het ontwikkelingspotentieel, met inbegrip van de verwachte winsten. Een directe parameter hiervoor zijn de grondkosten, ofwel het verschil tussen de marktwaarde van de volledig ontwikkelde percelen en de totale bouwkosten, inclusief een winstmarge, maar exclusief de kosten van de grond, gedeeld door het aantal vierkante meter overdekt vloeroppervlak, met uitzondering van kelders<sup>(40)</sup>.” Ook wordt uitgelegd dat de kosten van de grond afhankelijk zijn van de vraag naar gebouwen in het gebied, de bouwkosten en de van toepassing zijnde bestemmingsplannen. Bij het maken van de taxatie worden ook de ervaringen met de verkoop van vergelijkbare grond in het gebied in aanmerking genomen.

Na toepassing van deze methode komt OPAK uit op een prijs van 3,2 miljoen NOK als redelijke raming van de verkoopprijs.

De Autoriteit heeft eerder, in haar besluit met betrekking tot de verkoop van het gebouw van de universiteitsbibliotheek in Oslo, bepaald dat de grondkostenmethode een aanvaardbare methode is voor de taxatie van grondstukken waarop geen gebouwen staan<sup>(41)</sup>. De Noorse vereniging van taxateurs (NTF) refereert op zijn website<sup>(42)</sup> in de eerste plaats aan andere methoden, zoals de nettokapitalisatiemethode, de cashflowmethode en de methode van de technische waarde. Deze methoden gaan echter uit van de veronderstelling dat er al bestaande gebouwen op de grond staan. Aangezien de gebouwen op de percelen in kwestie bouwvallig zijn verklaard, is de Autoriteit van oordeel dat de grondkostenmethode een aanvaardbare taxatiemethode is voor de drie kadastrale percelen in kwestie.

#### *Het economische nadeel van bijzondere verplichtingen*

Volgens de richtsnoeren kunnen „bij de verkoop [...] in het algemeen belang bijzondere verplichtingen worden opgelegd die verband houden met de grond en gebouwen doch niet met de koper of diens economische activiteit, voor zover iedere potentiële koper in beginsel verplicht en in staat is deze verplichtingen na te komen, ongeacht het feit of hij een bedrijf heeft en ongeacht de aard van dat bedrijf”. Het economische nadeel van een dergelijke verplichting dient door onafhankelijke taxateurs afzonderlijk te worden geraamd en kan in de aankoopprijs worden doorberekend.

De autoriteit is van oordeel dat de verplichting om een ondergrondse parkeergarage aan te leggen een dergelijke bijzondere verplichting is, die geen verband houdt met de koper. De sloopkosten van het te slopen gebouw kunnen volgens dezelfde beginselen worden geraamd en in de aankoopprijs worden doorberekend.

Met betrekking tot de verplichting om de ondergrondse parkeerplaatsen aan te leggen is de kostenraming gebaseerd op de door de overheid en een onafhankelijke ingenieursinstelling gepubliceerde richtsnoeren<sup>(43)</sup>, die uitgaan van 25 vierkante meter per parkeerplaats en ervaring met de bouwkosten van ondergrondse parkeergarages. OPAK verklaart dat deze methode om de kosten te berekenen de normale praktijk in de sector is. Op grond hiervan komt OPAK uit op een prijs van 130 000 NOK per parkeerplaats, of 8 450 000 NOK voor 65 parkeerplaatsen, exclusief btw en grondkosten.

De sloopkosten, inclusief de vergoedingen voor afvalverzameling en -sortering, zijn geraamd op basis van de ervaringen met vergelijkbare sloopwerkzaamheden. OPAK verklaart dat deze kosten kunnen worden geraamd op 150 000 NOK.

De Autoriteit herinnert eraan dat, hoewel zij gehouden is de inhoud van de door externe partijen overgelegde adviezen van deskundigen te beoordelen, zij niet verplicht is de bijstand van haar eigen externe deskundigen in te roepen<sup>(44)</sup>. Na onderzoek van de kostenberekeningen, die zijn uitgevoerd door een onafhankelijke deskundige met voldoende technische kennis voor de taxatie van de percelen als zodanig, en na inspectie van de gebouwen, is de Autoriteit van mening dat deze berekeningen in overeenstemming zijn met de richtsnoeren betreffende staatssteun. De kosten als geraamd kunnen derhalve worden doorberekend in de aankoopprijs.

#### 2.2. CONCLUSIE MET BETREKKING TOT HET STAATSSTEUNELEMENT BIJ DE VERKOOP VAN DE KADASTRALE PERCELEN NRS. 1/152, 1/301 EN 1/630 AAN GRUNNSTEINEN AS

Op grond van het bovenstaande taxatierapport van OPAK concludeert de Autoriteit dat aangezien de economische nadelen van de verplichting om de ondergrondse parkeerplaatsen aan te leggen en de kosten van het slopen van het bouwvallig verklaarde gebouw worden geraamd op in totaal 8,6 miljoen NOK en de waarde van de percelen wordt geraamd op 3,2 miljoen NOK, de transactie geen economisch voordeel aan Grunnsteinen AS verschaft. Omdat de negatieve waarde van het economische nadeel aanmerkelijk groter is dan de positieve waarde van de percelen, wordt deze conclusie niet beïnvloed door een redelijke foutenmarge of het feit dat OPAK verklaart dat de waardebepaling van dergelijke percelen onzeker is.

De Autoriteit merkt echter op dat het grote verschil in waarde tussen de verplichting die Grunnsteinen op zich neemt en de waarde van de percelen erop kan wijzen dat de marktwaarde waarop OPAK is uitgekomen mogelijk twijfelachtig is. Gezien deze grote discrepantie zou zelfs een forse aanpassing van de door OPAK vastgestelde waarden echter niet leiden tot de conclusie dat Grunnsteinen een voordeel heeft ontvangen.

Tegen deze achtergrond concludeert de Autoriteit dat de overdracht van de kadastrale percelen nrs. 1/152, 1/301 en 1/360 aan Grunnsteinen geen staatssteun inhoudt in de zin van artikel 61, lid 1, van de EER-overeenkomst.

<sup>(40)</sup> Taxatie door OPAK van de kadastrale percelen nrs. 1/152, 1/301 en 1/630 (bijlage 3 bij feit nr. 466024).

<sup>(41)</sup> Besluit nr. 170/05/COL van de Autoriteit van 29 juni 2005 betreffende verkoop van overheidsgrond- en gebouwen — Gebouw van de universiteitsbibliotheek en een deel van de aangrenzende gebouwen in Oslo.

<sup>(42)</sup> <http://www.ntf.no/naring.aspx>

<sup>(43)</sup> Norges byggeforskningsinstitutt en Statens vegvesen.

<sup>(44)</sup> Zaak T-274/01 *Valmont/Commission*, Jurispr. 2004, blz. II-3145, punt 72.

### 3. DE VERKOOP VAN HET KADASTRALE PERCEEL NR. 4/165 AAN BRYNE INDUSTRIEPARK AS

In het besluit om de formele onderzoeksprocedure in te leiden betwijfelde de Autoriteit dat de prijs van 4,7 miljoen NOK voor de 56 000 vierkante meter grond overeenkwam met de marktprijs. De twijfels van de Autoriteit waren onder meer gebaseerd op het feit dat de gemeente verklaarde dat de percelen waren verkocht tegen de kostprijs, een beleid dat later werd verlaten omdat het er volgens de gemeente toe leidde dat grond tegen te lage prijzen werd verkocht. Bovendien vond de Autoriteit de vergelijking met de verkoop van andere percelen in de regio niet overtuigend, aangezien er geen taxatie was uitgevoerd.

In antwoord op het bevel tot het verstrekken van informatie van de Autoriteit in het besluit om de formele onderzoeksprocedure in te leiden hebben de Noorse autoriteiten een door OPAK uitgevoerde taxatie overgelegd. Er dient derhalve te worden nagegaan of de overgelegde taxatie voldoet aan de in de richtsnoeren van de Autoriteit neergelegde normen.

#### 3.1. BEOORDELING VAN HET TAXATIERAPPORT VAN OPAK

Volgens de richtsnoeren van de Autoriteit moet de marktwaarde van onroerende zaken op grond van algemeen aanvaarde marktindicatoren en taxatiecriteria worden vastgesteld door een te goeder naam en faam bekendstaande taxateur van onroerende zaken die zijn taken onafhankelijk uitvoert.

##### *Te goeder naam en faam bekendstaande taxateur*

De kwalificaties en de goede naam en faam van OPAK, en de heer Aarsheim in het bijzonder, zijn hierboven beoordeeld. In het licht van deze beoordeling oordeelt de Autoriteit dat het taxatierapport met betrekking tot kadastraal perceel nr. 4/165 is opgesteld door een te goeder naam en faam bekendstaande taxateur.

##### *Onafhankelijkheid van de taxateur*

De Autoriteit beschikt niet over aanwijzingen dat de taxateur niet onafhankelijk was. De heer Aarsheim behoort tot een bekend taxatiebureau dat geen formele banden met de gemeente heeft. In het rapport wordt bovendien het doel van de taxatie uiteengezet, wordt bevestigd dat de heer Aarsheim de percelen heeft bezocht en wordt de toegepaste methode gedetailleerd uitgelegd. Op grond hiervan heeft de Autoriteit geen reden om eraan te twifelen dat de taxatie op basis van volledige onafhankelijkheid is uitgevoerd, dat wil zeggen niet op basis van orders van de gemeente met betrekking tot het resultaat van de taxatie.

##### *Taxatie van de marktwaarde op grond van algemeen aanvaarde marktindicatoren en taxatiecriteria*

Zoals hierboven is beschreven, hanteert OPAK een aantal veronderstellingen voor zijn taxaties, waaronder de veronderstelling dat de verkoper bereid is te verkopen en dat de percelen gedurende een normale periode vrij ter verkoop kunnen worden aangeboden.

OPAK heeft de waarde van de percelen getaxeerd op basis van het feit dat de percelen niet waren onderworpen aan een bestemmingsplan, maar alleen aan een algemene reservering voor industriële doeleinden. De reden hiervoor is dat het voorgestelde bestemmingsplan, waarin de percelen waren bestemd voor industriële doeleinden, werd ingetrokken voordat het contract werd ondertekend vanwege bezwaren van de dienst Openbare Wegen<sup>(45)</sup>. Het bestemmingsplan dat later werd aangenomen verschilde volgens OPAK sterk van het ingetrokken plan, omdat het gebied daarin werd bestemd voor sportdoeleinden en niet voor industriële doeleinden.

In het rapport wordt de verkoopwaarde gedefinieerd als „de prijs die verschillende onafhankelijke potentiële kopers die belangstelling voor de percelen hebben bereid zijn te betalen op de datum van de waardebepaling”. Anders dan bij de taxatie van de aan Grunnsteinen overgedragen percelen is in het geval van Hålandsmarka niet de grondkostenmethode of enige andere door de Noorse vereniging van taxateurs (NTF) geprefereerde methode voor de taxatie van gebouwen toegepast. In plaats daarvan is de prijs bepaald door middel van benchmarking met vergelijkbare verkochte grondstukken in de regio (comparatieve verkoopwaarden).

OPAK verklaart dat vergelijkbare prijzen in het gebied uiteenlopen van 80 NOK per vierkante meter (verkoop tussen een private partij en de gemeente) tot 115 NOK per vierkante meter (verkoop tussen twee private partijen). OPAK verwijst ook naar een herwaarderingsbesluit in Stavanger, waarin een prijs van 140 NOK per vierkante meter werd vastgesteld voor grondstukken die waren gereserveerd voor woningbouw op een zeer centrale locatie. Volgens OPAK zou dit overeenkomen met een prijs van rond de 90 NOK per vierkante meter voor het industriële gebied in kwestie. OPAK erkent in het taxatierapport dat de marktomstandigheden onzeker zijn en stelt daarom voor om uit te gaan van een marktprijs van tussen de 80 en 100 NOK per vierkante meter, wat overeenkomt met een prijs van tussen de 4 510 000 en 5 636 000 NOK voor het hele gebied. Tegen deze achtergrond raamt OPAK de verkoopwaarde in het midden van deze prijsmarge, op 5 100 000 NOK.

In het inleidingsbesluit toonde de Autoriteit zich sceptisch over de vergelijking die de gemeente maakte met prijzen die voor andere percelen in het gebied waren betaald, onder andere omdat het erop leek dat het bestemmingsplan voor het gebied, ondanks de bezwaren van de dienst Openbare Wegen, al was aangenomen, waardoor het niet correct leek om de grond te vergelijken met gebieden waarvoor geen bestemmingsplan bestond. De Noorse autoriteiten hebben er in hun opmerkingen naar aanleiding van het inleidingsbesluit echter op gewezen dat de bezwaren van de dienst Openbare Wegen ten tijde van de verkoop bekend waren en dat er om die reden geen bestemmingsplan was. Pas in augustus 2007 is er een bestemmingsplan voor het gebied aangenomen, dat wil zeggen twee jaar na de verkoop, en het gebied werd op dat moment bestemd voor sportdoeleinden. Hoewel de daaropvolgende reeks gebeurtenissen op het moment van de transactie niet bekend was bij de partijen, ondersteunen deze feiten de conclusie dat de intrekking van het oorspronkelijke bestemmingsplan zuiver was en dat er aanzienlijke wijzigingen konden verwacht.

Om die reden acht de Autoriteit de aan het taxatierapport van OPAK ten grondslag liggende veronderstelling dat er ten tijde van de verkoop geen bestemmingsplan van toepassing was aanvaardbaar.

<sup>(45)</sup> Clause 1, paragraaf 3, van de verkoopovereenkomst, feit nr. 428860.

Met betrekking tot de door OPAK gebruikte taxatiemethode wijst de Autoriteit erop dat de methode van de vergelijkbare verkoopwaarden minder accuraat lijkt dan andere door de NTF beschreven methoden, aangezien de kenmerken en het verwachte gebruik van de grond hierbij in mindere mate in aanmerking worden genomen. De Autoriteit begrijpt echter uit de taxaties van OPAK dat de grondkostenmethode, die sterk gerelateerd is aan de maximaal toegestane exploitatie van de grond, niet eenvoudig te gebruiken is wanneer er geen bestemmingsplan bestaat. In dit verband moet worden opgemerkt dat het gebruik van vergelijkbare verkoopwaarden ook door de NTF wordt genoemd als een van de aanvaardbare methoden voor de taxatie van industriële grond <sup>(46)</sup>.

Tegen deze achtergrond is de autoriteit van oordeel dat het taxatierapport van OPAK moet worden geacht te zijn gebaseerd op algemeen aanvaarde marktindicatoren en taxatiecriteria.

### 3.2. CONCLUSIE MET BETREKKING TOT HET STAATSSTEUNELEMENT BIJ DE VERKOOP VAN HET KADASTRALE PERCEEL NR. 4/165 AAN BRYNE INDUSTRIEPARK

De verkoopprijs aan Bryne Industripark was 4 700 000 NOK. Deze prijs ligt in het onderste gedeelte van het door OPAK vastgestelde prijsinterval (van 4 510 000 tot 5 636 000 NOK) en iets onder de geraamde verkoopwaarde van 5,1 miljoen NOK.

Uit de jurisprudentie van het Gerecht van eerste aanleg blijkt dat de Autoriteit bij het onderzoeken van aan haar in het kader van een staatssteunprocedure overgelegde taxaties met betrekking tot de verkoop van grond en gebouwen door openbare instanties dient te „bepalen of deze prijs *niet zo ver* daarvan [van de verkoopprijs] afwijkt dat moet worden geconcludeerd dat er sprake is van een voordeel” <sup>(47)</sup> (nadruk toegevoegd). Bovendien heeft de transactie in kwestie betrekking op onontwikkelde grond die niet is onderworpen aan een bestemmingsplan, waarvan de waarde volgens OPAK niet met zekerheid kan worden vastgesteld. De werkelijke marktwaarde van het perceel kan derhalve ook in het onderste gedeelte van de door OPAK vastgestelde prijsmarge liggen, hetgeen zou overeenkomen met de prijs die daadwerkelijk door Bryne Industripark is betaald. Tegen deze achtergrond concludeert de Autoriteit dat niet kan worden vastgesteld dat de verkoop van het perceel Bryne Industripark een economisch voordeel in de zin van de staatssteunregels heeft verschaft.

De transactie vormt derhalve geen staatssteun aan Bryne Industripark in de zin van artikel 61, lid 1, van de EER-overeenkomst.

### 4. DE VERKOOP VAN DE KADASTRALE PERCELEN NRS. 2/70 EN 2/32 (STADION VAN BRYNE) AAN BRYNE FK

In het besluit om de formele onderzoeksprocedure in te leiden betwijfelde de Autoriteit of de overdracht van de percelen aan Bryne FK voor 0 NOK heeft plaatsgevonden tegen marktvoorwaarden. Bovendien was de Autoriteit op basis van de op dat

moment beschikbare informatie van mening dat Bryne FK voor de toepassing van de staatssteunregels waarschijnlijk binnen de definitie van een onderneming viel en economische activiteiten ontplooiden die het handelsverkeer binnen de EER ongunstig konden beïnvloeden. Op grond daarvan kwam de Autoriteit tot de voorlopige beoordeling dat de transactie kon zijn bekostigd met staatsmiddelen, een onderneming een economisch voordeel verschafte en het handelsverkeer binnen de EER ongunstig kon beïnvloeden.

In het kader van de formele onderzoeksprocedure heeft de Autoriteit nieuwe informatie ontvangen.

In hun opmerkingen naar aanleiding van het besluit om de formele onderzoeksprocedure in te leiden en in antwoord op het bevel tot het verstrekken van informatie van de Autoriteit hebben de Noorse autoriteiten in de eerste plaats een taxatie van de overgedragen kadastrale percelen overgelegd, en in de tweede plaats meer informatie over de organisatiestructuur van de voetbalclub ten tijde van de transactie verstrekt. Wat betreft de organisatiestructuur is erop gewezen dat de club uit twee entiteiten bestond, te weten Bryne ASA en Bryne FK.

### 4.1. STAATSMIDDELEN

Artikel 61, lid 1, van de EER-overeenkomst bepaalt dat een maatregel door een lidstaat moet zijn toegekend of met staatsmiddelen moet zijn bekostigd om als een steunmaatregel te worden aangemerkt.

De Autoriteit herinnert eraan dat het begrip steun volgens de vaste rechtspraak een algemenere strekking heeft dan het begrip subsidie, omdat het niet alleen positieve prestaties omvat, zoals de subsidies zelf, maar ook overheidsmaatregelen die, in verschillende vormen, lasten verlichten die normaliter door een onderneming worden gedragen en die daardoor, zonder subsidies in de strikte zin van het woord te zijn, van gelijke aard zijn en tot identieke gevolgen leiden <sup>(48)</sup>. Inkomstenderving door de staat bij een verkoop onder de marktwaarde valt ook onder het begrip staatsmiddelen.

Om te kunnen uitmaken of de verkoop van de kadastrale percelen nrs. 2/70 en 2/32 aan Bryne FK is bekostigd met staatsmiddelen, dient de marktwaarde van deze percelen te worden bepaald. Indien de gemeente de percelen heeft verkocht voor een prijs die onder de marktwaarde ligt, zijn er staatsmiddelen in de vorm van gederfde inkomsten besteed.

De Noorse autoriteiten hebben een door OPAK uitgevoerde taxatie overgelegd van de grond waarop het stadion is gebouwd. Ook hier weer dient te worden onderzocht of de taxatie is uitgevoerd in overeenstemming met de richtsnoeren van de Autoriteit.

<sup>(46)</sup> Vgl. voetnoot 42.

<sup>(47)</sup> Zaak T-274/01 *Valmont*, hierboven genoemd, punt 45; en gevoegde zaken T-127/99, T-129/99 en T-148/99 *Diputación Foral de Alava*, Jurispr. 2002, blz. II-1275, punt 85.

<sup>(48)</sup> Zie in het bijzonder zaak C-143/99 *Adria-Wien Pipeline en Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke* Jurispr. 2001, blz. I-8365, punt 38; zaak C-501/00 *Spanje/Commissie*, Jurispr. 2004, I-6717, punt 90; en zaak C-66/02 *Italië/Commissie*, Jurispr. 2005, blz. I-0000, punt 77.

### *Onafhankelijke, te goeder naam en faam bekendstaande taxateur*

Bij het beoordelen van het taxatierapport merkt de Autoriteit op dat dezelfde taxateur, OPAK/de heer Aarsheim, deze taxatie heeft uitgevoerd. De Autoriteit heeft al geconcludeerd dat OPAK en de heer Aarsheim voldoen aan de in de richtsnoeren gestelde eis dat de taxateur te goeder naam en faam bekend dient te staan. Bovendien heeft de Autoriteit geen reden om te geloven dat de heer Aarsheim niet onafhankelijk was bij het uitvoeren van zijn taxatie.

### *Taxatie van de marktwaarde op grond van algemeen aanvaarde markt-indicatoren en taxatiecriteria*

Gezien de bijzondere aard van de onroerende zaak in kwestie dient de toegepaste methode in enig detail te worden onderzocht om te bepalen of de taxatie is uitgevoerd op grond van algemeen aanvaarde marktindicatoren en taxatiecriteria.

In de eerste plaats omvat de taxatie een beschrijving van het huidige gebruik van de grond, waarop op dit moment een voetbalveld, een atletiekbaan, trainingsvelden, een tribune en sporthallen zijn gevestigd. In het van toepassing zijnde bestemmingsplan, dat dateert van 28 oktober 1997, is het gebied bestemd voor sportdoeleinden. OPAK verklaart dat het uitgangspunt dient te zijn dat de waarde van de grond wordt gebaseerd op de toegestane exploitatie van de grond. OPAK is echter van mening dat, omdat er al sportfaciliteiten op de grond zijn aangelegd en er derhalve geen toegestane exploitatie is, er een andere methode moet worden toegepast. Omdat het stadion kansspelgeld heeft ontvangen<sup>(49)</sup>, verwijst OPAK naar de voorwaarden die aan de ontvangst van deze middelen zijn verbonden, die onder meer inhouden dat de faciliteiten veertig jaar open en in gebruik moeten worden gehouden en de ontvangen gelden anders moeten worden terugbetaald. Om de waarde van de grond te bepalen in het geval er een alternatief bestemmingsplan van toepassing zou zijn geweest, zouden de bepalingen van een dergelijk bestemmingsplan bekend moeten zijn. Tegen deze achtergrond concludeert OPAK dat het stadion alleen kan worden getaxeerd als onroerende zaak voor de ontwikkeling van sportfaciliteiten. De taxatie is daarom gebaseerd op een vergelijking met industriële grond die in het gebied is verkocht, en er is een bedrag in mindering gebracht op grond van het feit dat er in het huidige bestemmingsplan geen inkomsten genererende commerciële gebieden zijn aangewezen. OPAK concludeert dat de marktprijs binnen het prijsinterval 2 385 000 tot 2 915 000 NOK ligt en raamt de verkoopwaarde op 2 650 000 NOK.

De Autoriteit merkt om te beginnen op dat de taxatie niet is gebaseerd op een van de door de Noorse vereniging van taxateurs geprefereerde taxatiemethoden. Ook is de gebruikte taxatiemethode niet gebaseerd op een directe vergelijking met vergelijkbare percelen.

De Autoriteit erkent echter dat voetbalstadions een uniek type onroerende zaak vormen en dat een directe vergelijking met

andere typen moeilijk te maken is. Bovendien is de Autoriteit van mening dat, gezien de afwezigheid van een alternatief bestemmingsplan en het economische nadeel dat resulteert uit de terugbetalingsverplichting in het geval van een herziening van het bestemmingsplan, een taxatie op basis van het huidige bestemmingsplan de waarde van de overgedragen grond het best weergeeft. Tot slot erkent de Autoriteit het probleem met betrekking tot de taxatie van percelen die bestemd zijn voor sportdoeleinden en die krachtens het huidige bestemmingsplan niet kunnen worden gebruikt als een inkomsten genererend commercieel gebied. In deze omstandigheden vindt de Autoriteit de door OPAK/de heer Aarsheim toegepaste methode voor het ramen van de marktwaarde aanvaardbaar, hoewel een dergelijke raming onvermijdelijk met onzekerheid is omgeven. De Autoriteit is van mening dat het goed mogelijk is dat de marktwaarde nog lager uitkomt omdat de club al een huurovereenkomst voor de grond had gesloten, hetgeen voor elke andere koper een bezwaring van de onroerende zaak zou vormen. Deze kanttekeningen gemaakt hebbende, is de Autoriteit van oordeel dat het rapport voldoende gedetailleerd en gefundeerd is om te kunnen dienen, met een voldoende mate van zekerheid, als een indicatie van de waarschijnlijke waarde.

Aangezien de gemeente Time de percelen aan Bryne FK heeft overgedragen tegen een prijs van 0 NOK, terwijl de geraamde waarde circa 2 650 000 NOK bedroeg, concludeert de Autoriteit dat deze transactie is bekostigd met staatsmiddelen.

#### 4.2. ECONOMISCH VOORDEEL AAN EEN ONDERNEMING

##### a) **De aanwezigheid van een economisch voordeel**

Aangezien de percelen voor 0 NOK aan Bryne FK zijn overgedragen, is er een duidelijk verschil tussen de betaalde prijs en de waarschijnlijke marktwaarde van de percelen. De Autoriteit concludeert daarom dat de transactie Bryne FK een economisch voordeel heeft verschaft, aangezien de club niet de marktwaarde voor de grond hoefde te betalen.

##### b) **Bryne FK als onderneming voor de toepassing van de staatssteunregels**

Vervolgens dient te worden beoordeeld of Bryne FK voor de toepassing van de staatssteunregels moet worden beschouwd als een onderneming. Daartoe moet erop worden gewezen dat het begrip onderneming elke eenheid omvat die een economische activiteit uitoefent, ongeacht haar rechtsvorm en de wijze waarop zij wordt gefinancierd, en dat onder een economische activiteit wordt verstaan iedere activiteit bestaande in het aanbieden van goederen of diensten op een bepaalde markt<sup>(50)</sup>.

Bryne FK heeft een beroeps- of semiberoepsvoetbalteam dat op dit moment in de divisie onder de hoogste divisie speelt, en ten tijde van de transactie in de hoogste divisie. In het inleidingsbesluit van de Autoriteit was haar voorlopige kwalificatie van Bryne FK als onderneming gebaseerd op het feit dat enkele activiteiten van Bryne FK, met name de aan- en verkoop van beroepsvoetballers, het aanbieden van entertainment in de vorm

<sup>(49)</sup> Kansspelgeld zijn de opbrengsten van het overheidsbedrijf voor kansspelen Norsk Tipping. Volgens de regels van het ministerie van Cultuur en Kerzaken moeten dergelijke faciliteiten tot veertig jaar na de datum van de voltooiing open blijven. Zie de brochure „Om tilskudd til anlegg for idrett og fysisk aktivitet — 2008”, hoofdstuk 4.9, [http://www.regjeringen.no/upload/KKD/Idrett/V-073\\_2B\\_web.pdf](http://www.regjeringen.no/upload/KKD/Idrett/V-073_2B_web.pdf).

<sup>(50)</sup> Zie het arrest van het EVA-Hof in zaak E-5/07, *Private Barnehagers Landsforbund/Toezichhoudende Autoriteit van de EVA*, punt 78, en zaak C-218/00 *Cisal*, Jurispr. 2002, blz. I-691, punt 23.

van voetbalwedstrijden en het aanbieden van advertentieruimte, leken te kunnen worden gekwalificeerd als de levering van diensten op een markt en derhalve een economisch karakter hadden. De Autoriteit is van oordeel dat er tijdens de formele onderzoeksprocedure geen nieuwe argumenten naar voren zijn gebracht die haar tot een andere conclusie zouden kunnen brengen. Er moet derhalve worden geconcludeerd dat, wat deze activiteiten betreft, Bryne FK voor de toepassing van de staatssteunregels een onderneming is.

De Autoriteit merkt echter op dat 89 % van de totale activiteiten van Bryne FK, gemeten in het aantal uren dat aan de activiteiten is besteed, betrekking heeft op niet-professionele voetbalactiviteiten voor kinderen en jongeren <sup>(51)</sup>.

Volgens de jurisprudentie van het Europees Hof van Justitie valt sportbeoefening alleen onder het EER-recht voor zover zij een economische activiteit in de zin van de EER-overeenkomst vormt. Dit is van toepassing op de activiteiten van beroeps- of semiberoepsvoetballers die in een markt worden aangeboden <sup>(52)</sup>. Zoals hierboven is opgemerkt, waren deze activiteiten geconcentreerd binnen de onderneming Bryne ASA. Anderzijds worden de activiteiten die Bryne FK aan zeshonderd jonge voetballers binnen de club aanbiedt voornamelijk zonder winstbejag en in hoge mate op basis van vrijwilligerswerk door ouders en anderen beheerd <sup>(53)</sup>.

Vervolgens dient te worden opgemerkt dat in de praktijk van de Commissie het aanbieden van dergelijke sportactiviteiten aan kinderen en jongeren voor de toepassing van de staatssteunregels niet als een economische activiteit wordt beschouwd. In een zaak met betrekking tot overheidssteun in Frankrijk aan door beroepsvoetbalclubs georganiseerde sportactiviteiten voor jongeren oordeelde de Commissie dat steun aan de educatie van jongeren in burgerlijke, academische of sportieve zin kan worden beschouwd als een algemene taak van de staat op het gebied van onderwijs. In de mate dat deze educatie in de plaats kwam van wat vroeger bekend was onder de naam „sportstudies”, met behoud van de algemene kenmerken en de organisatie, komt de steun in kwestie ten goede aan activiteiten op het gebied van onderwijs en houdt deze steun dus geen verband met de mededinging. Bovendien waren enkele van de steunontvangende activiteiten gericht op het terugdringen van het geweld onder supporters en op buurtactiviteiten. De Commissie oordeelde dat dergelijke activiteiten konden worden gedefinieerd als bijdragend aan burgerschapsvorming in brede zin. De Commissie concludeerde daarom dat de desbetreffende maatregelen vergelijkbaar waren met onderwijsactiviteiten die onder de verantwoordelijkheid van het nationale onderwijsstelsel vallen, een van de algemene taken van de staat <sup>(54)</sup>.

In dit verband moet worden opgemerkt dat de Noorse voetbalbond erop heeft gewezen dat het in beginsel een overheidstaak

is om kinderen en jongeren in hun plaatselijke omgeving sportactiviteiten aan te bieden en om deze sportactiviteiten te organiseren. De clubs, in samenwerking met de plaatselijke autoriteiten en de voetbalbond, nemen grote verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling van faciliteiten en de organisatie van activiteiten op alle niveaus. Bovendien heeft de Noorse voetbalbond opgemerkt dat de Noorse autoriteiten herhaaldelijk en nadrukkelijk op de positieve effecten van voetbal als mechanisme voor sociale integratie hebben gewezen <sup>(55)</sup>.

Aangezien de clubs, zoals de Noorse voetbalbond heeft opgemerkt, voetbalactiviteiten voor kinderen en jongeren organiseren en daarmee een aanvulling op het onderwijs op het gebied van sport verzorgen en een kanaal voor sociale integratie en mobiliteit bieden, is de Autoriteit de mening toegedaan dat de door Bryne FK georganiseerde recreatieve voetbalactiviteiten kunnen worden beschouwd als een taak die in het algemeen belang wordt uitgevoerd en dat deze activiteiten vergelijkbaar zijn met onderwijsactiviteiten. Deze activiteiten vormen derhalve geen economische activiteiten in de zin van de bepalingen van de EER-overeenkomst inzake staatssteun.

Gelet op het bovenstaande concludeert de Autoriteit dat Bryne FK wat zijn niet-professionele activiteiten betreft in verband met de toepassing van de staatssteunregels niet kan worden beschouwd als een onderneming.

#### c) Geen voordeel voor de economische activiteiten van de club

De Commissie heeft bepaald dat als een sportclub zowel economische als niet-economische activiteiten ontplooit, er geen sprake van staatssteun is wanneer de club er door afzonderlijke boekhoudingen voor zorgt dat de economische activiteiten geen voordeel ontvangen <sup>(56)</sup>. De volgende stap van de beoordeling moet derhalve bestaan uit de beantwoording van de vraag of het voordeel dat bestaat in de overdracht van een onroerende zaak tegen een prijs die onder de geraamde marktprijs lag, feitelijk is toegevalen aan de economische activiteiten van de club.

Als uitgangspunt moet worden opgemerkt dat de club ten tijde van de transactie uit twee rechtspersonen bestond, namelijk Bryne FK en Bryne Fotball ASA. De taakverdeling en de economische relaties tussen de twee entiteiten waren vastgelegd in een door de club en de onderneming in 2000 gesloten samenwerkingsovereenkomst.

Krachtens de samenwerkingsovereenkomst tussen de twee entiteiten was Bryne Fotball ASA verantwoordelijk voor de uitvoering van economische activiteiten als het sluiten van sponsorovereenkomsten, de verkoop van televisie- en mediarechten, het aanbieden van advertentieruimte in het stadion, het commercieel uitbaten van de spelers en de naam en het logo van de club, de verkoop van entreekaartjes voor thuiswedstrijden van de club en het sluiten van contracten voor bingoactiviteiten (clausule 2.1).

<sup>(51)</sup> Feit nr. 485026 (opmerkingen van derde partijen door Bryne FK).

<sup>(52)</sup> Zaak nr. 13-76, *Donà/Mantero*, Jurispr. 1976, blz. 1333, punt 12.

<sup>(53)</sup> Feit nr. 485026 (opmerkingen van derde partijen door Bryne FK).

<sup>(54)</sup> Zaak N 118/00, over overheids subsidie aan beroepsvoetbalclubs in Frankrijk.

<sup>(55)</sup> Feit nr. 484855, opmerkingen van derde partijen door de Noorse voetbalbond, van 3 juli 2008.

<sup>(56)</sup> Zie het hierboven genoemde besluit van de Commissie in zaak N 118/00.

Bryne FK daarentegen was verantwoordelijk voor alle sportactiviteiten, waaronder de trainingen en de wedstrijden, het vervullen van alle officiële taken die voortvloeien uit de sportreglementen van de Noorse voetbalbond, diverse activiteiten met betrekking tot fondsenwerving voor het niet-professionele deel van de club, en de exploitatie van het stadion, met uitzondering van het aanbieden van advertentieruimte.

Hoewel Bryne FK formeel de werkgever van de beroepsvoetballers en het ondersteunend personeel was, alsmede de formele contractpartij bij overeenkomsten met betrekking tot de verkoop, aankoop en huur en verhuur van spelers, werden alle financiële verplichtingen die daarmee verband hielden<sup>(57)</sup> gedragen door Bryne Fotball ASA. Bovendien zou de eventuele nettowinst na betaling van de kosten, binnen Bryne Fotball ASA blijven (clause 4.2). Tot slot zou het administratief personeel door Bryne Fotball ASA worden gehuurd en betaald (clause 5.1).

Krachtens de overeenkomst viel het stadion als zodanig onder de verantwoordelijkheid van Bryne FK. Bryne Fotball ASA moest Bryne FK 150 000 NOK per jaar betalen voor het gebruik van het stadion in het algemeen en 10 000 NOK per officiële wedstrijd (clause 4.2). Bryne Fotball ASA moest Bryne FK ook een jaarlijkse vergoeding betalen voor het recht om de spelers en de naam en het logo van de club commercieel uit te baten (clause 4.3). Ook zou de club een vergoeding ontvangen wanneer het beroepsvoetbalteam activa van Bryne FK zou gebruiken, zoals het stadion en de naam en het logo van de club. Bryne FK beweert in zijn bij de Autoriteit ingediende opmerkingen dat dit een op de markt gebaseerde premie was, hoewel de club geen documenten met betrekking tot de berekening van deze premie heeft overgelegd.

Op grond van de samenwerkingsovereenkomst kan van Bryne FK worden gezegd dat de club enkele aanvullende fondsenwervingsactiviteiten ontplooidde, met name door de verhuur van het stadion en de naam en het logo van de club aan Bryne Fotball ASA. Deze activiteiten zijn van een zodanige aard dat ze in beginsel kunnen plaatsvinden in een markt, in concurrentie met andere aanbieders, waardoor ze onder de definitie van economische activiteit vallen. In het onderhavige geval moesten de betalingen van de vennootschap met beperkte aansprakelijkheid voor het gebruik van het stadion en de naam en het logo van de club ervoor zorgen dat er geen voor de recreatieve voetbalactiviteiten bestemde middelen aan de beroepsvoetbalactiviteiten zouden toevallen. De inkomsten die Bryne FK uit hoofde van deze regeling verkreeg lijken derhalve te zijn teruggesluisd naar de niet-beroepsmatige activiteiten die binnen Bryne FK plaatsvonden.

Zoals hierboven is beschreven, werden alle kosten met betrekking tot het beroepsvoetbalteam betaald door Bryne Fotball ASA en ontving Bryne FK een vergoeding voor het gebruik van de activa van de club door het beroepsvoetbalteam. Ook moet worden opgemerkt dat alle commerciële activiteiten (zoals het aanbieden van advertentieruimte enz.) met betrekking tot

het beroepsvoetbalteam binnen Bryne Fotball ASA plaatsvonden<sup>(58)</sup>. Zoals hierboven is opgemerkt, werd de grond waarop het stadion stond krachtens de overeenkomst met de gemeente Time aan Bryne FK gegeven, niet aan Bryne Fotball ASA. In deze omstandigheden huldigt de Autoriteit de opvatting dat de samenwerkingsovereenkomst ervoor zorgde dat steun aan Bryne FK niet ten goede kwam aan de beroepsvoetbalactiviteiten of enige daaraan gerelateerde commerciële activiteit, aangezien de boekhouding van deze activiteiten was gescheiden van de boekhouding van de activiteiten van Bryne FK.

Voorts merkt de Autoriteit op dat Bryne FK heeft verklaard dat alle eigen activiteiten in of rond het stadion plaatsvinden, waarvan de niet-beroepsmatige activiteiten goed zijn voor 89 % van alle activiteiten. Dit zou betekenen dat de percelen voornamelijk voor de eigen kernactiviteiten van de club worden gebruikt, te weten het aanbieden van recreatieve voetbalactiviteiten aan de plaatselijke gemeenschap, met name aan kinderen en jongeren.

In deze omstandigheden is de Autoriteit van oordeel dat inkomsten genererende activiteiten van Bryne FK duidelijk een instrumenteel en aanvullend karakter hebben met betrekking tot de hoofddoelstelling van de club<sup>(59)</sup>.

Daarnaast merkt de Autoriteit met betrekking tot de verhuur van het voetbalstadion in het bijzonder op dat het stadion in kwestie een beperkte capaciteit aan zitplaatsen heeft en niet in een groot stedelijk centrum is gelegen. Het lijkt er daarom op dat het gebruik van het stadion niet van groot belang was voor andere partijen dan Bryne Fotball ASA, slechts bescheiden inkomsten genereerde en dientengevolge nauwelijks interessant was voor naar winst strevende particuliere investeerders. Het is belangrijk om op te merken dat het stadionsgebied niet concurreert met winkelcentra of kantoorgebouwen in de regio, aangezien in het rapport van OPAK specifiek wordt vermeld dat er geen commerciële gebieden in de nabijheid van het stadion liggen.

In het voorjaar van 2004, ofwel ongeveer een half jaar na de transactie, staakte Bryne Fotball ASA haar activiteiten en werden de beroepsmatige activiteiten overgeheveld naar Bryne FK. Bovendien heeft Bryne FK bevestigd dat de club geen afzonderlijke boekhouding bijhoudt voor de verschillende soorten activiteiten die binnen de club worden ontplooid.

<sup>(58)</sup> De op dat moment van toepassing zijnde samenwerkingsovereenkomst impliceerde dat Bryne Fotball ASA, niet Bryne FK, verantwoordelijk was voor het sluiten van sponsorovereenkomsten, de verkoop van televisie- en mediarechten, het aanbieden van advertentieruimte in het stadion en het commercieel uitbaten van de spelers en de naam en het logo van de club. Bryne Fotball ASA was ook verantwoordelijk voor de verkoop van entreekaartjes voor de thuiswedstrijden van de club. Wat betreft de aan- en verkoop van beroepsspelers was Bryne Fotball ASA verantwoordelijk voor het betalen van de aankoopprijs en de salarissen van spelers, hoewel deze activiteiten in clause 2.5 van de overeenkomst onder de taken en verantwoordelijkheden van Bryne FK worden genoemd. Het lijkt er derhalve op dat de activiteiten die door de Autoriteit als economisch van aard zijn gekwalificeerd en volgens de Autoriteit het handelsverkeer binnen de EER ongunstig kunnen beïnvloeden, ten tijde van de transactie binnen Bryne Fotball ASA plaatsvonden.

<sup>(59)</sup> Zaak N 558/05 van de Commissie — Steun aan ondernemingen voor beroepsactiviteiten (Polen). Bovendien wordt in zaak N 234/07, Steun aan O&O&I (Spanje), punt 38, ook opgemerkt dat onderzoeksorganisaties die niet primair economische activiteiten uitvoeren desondanks tegen een vergoeding onderzoek namens ondernemingen kunnen uitvoeren zonder als onderneming voor de toepassing van de staatssteunregels te worden gekwalificeerd.

<sup>(57)</sup> Deze verplichtingen hebben in het bijzonder betrekking op de betaling van de aankoopprijs en de salarissen en andere emolumenten van spelers, coaches en ondersteunend personeel. De onderneming zou ook de socialezekerheidsbelasting voor de spelers, en de aanschaf en onderhoudskosten van de uitrusting, trainingsweekenden, reiskosten in verband met uitwedstrijden en trainingen en de huur van velden en stadions betalen.

Omdat de overdracht van een onroerende zaak een eenmalige transactie was, is bovenstaande beoordeling gebaseerd op de structuur van de club ten tijde van de transactie. Een beoordeling van de mogelijke spillover naar de economische activiteiten van de club na de fusie zou nodig zijn als er enige aanwijzing zou bestaan dat de loop der gebeurtenissen er feitelijk op gericht was om de staatssteunregels te omzeilen door het economische voordeel via een niet-economische entiteit te kanaliseren. In het onderhavige geval beschikt de Autoriteit niet over aanwijzingen dat de latere fusie van Bryne FK en Bryne Fotball ASA ten tijde van de overdracht al gepland was, op enigerlei wijze verband hield met de verwerving van de grond door de club of anderszins ten doel had om de staatssteunregels van de EER te omzeilen.

De Autoriteit concludeert derhalve dat de aan Bryne FK verleende steun in de vorm van de overdracht van de grond waarop het stadion was gebouwd niet ten goede is gekomen aan de economische activiteiten van de club.

#### 4.3. CONCLUSIES MET BETREKKING TOT DE OVERDRACHT VAN DE KADASTRALE PERCELEN NRS. 2/70 EN 2/32 AAN BRYNE FK

Gezien het bovenstaande concludeert de Autoriteit dat de overdracht van de percelen aan Bryne FK geen staatssteun inhield in de zin van artikel 61, lid 1, van de EER-overeenkomst.

#### 5. CONCLUSIE

Op grond van de bovenstaande beoordelingen concludeert de Autoriteit dat niet kan worden aangetoond dat enige van de drie transacties waarop dit besluit betrekking heeft staatssteun in de zin van artikel 61, lid 1, van de EER-overeenkomst inhield.

BESLUIT:

#### *Artikel 1*

De Toezichthoudende Autoriteit van de EVA is van oordeel dat de verkoop door de gemeente Time van de kadastrale percelen nrs. 1/151, 1/301, 1/630 (aan Grunnsteinen), van het kadastrale perceel nr. 4/165 (aan Bryne Industripark AS) en van de kadastrale percelen nrs. 2/72 en 2/32 (aan Bryne FK) geen staatssteun vormt in de zin van artikel 61, lid 1, van de EER-overeenkomst.

#### *Artikel 2*

Dit besluit is gericht tot het Koninkrijk Noorwegen.

#### *Artikel 3*

Slechts de tekst in de Engelse taal is authentiek.

Gedaan te Brussel, 23 juli 2009.

*Voor de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA*

Per SANDERUD  
*De voorzitter*

Kristján A. STEFÁNSSON  
*Lid van het College*











## Abonnementsprijzen 2011 (excl. btw, incl. verzendkosten voor normale verzending)

<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, uitsluitend papieren versie	22 officiële talen van de Europese Unie	1 100 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, papieren versie + dvd (jaarlijks)	22 officiële talen van de Europese Unie	1 200 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L-serie, uitsluitend papieren versie	22 officiële talen van de Europese Unie	770 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, dvd (maandelijks) (cumulatief)	22 officiële talen van de Europese Unie	400 EUR per jaar
<i>Supplement op het Publicatieblad van de Europese Unie</i> (S-serie: Overheidsopdrachten en aanbestedingen), dvd, verschijnt één keer per week	Meertalig: 23 officiële talen van de Europese Unie	300 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , C-serie „Vergelijkende onderzoeken”	Taal (talen) van het (de) vergelijkende onderzoek(en)	50 EUR per jaar

Het abonnement op het *Publicatieblad van de Europese Unie*, dat in de officiële talen van de Europese Unie verschijnt, is verkrijgbaar in 22 verschillende taalversies. Het abonnement omvat de L-serie (Wetgeving) en de C-serie (Mededelingen en bekendmakingen).

Ieder abonnement geldt slechts voor één enkele taalversie.

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 920/2005 van de Raad, bekendgemaakt in *Publicatieblad L 156* van 18 juni 2005, waarin is bepaald dat de instellingen van de Europese Unie tijdelijk niet verplicht zijn om alle rechtsbesluiten in het lers te redigeren en in die taal bekend te maken, worden de in het lers opgestelde nummers van het *Publicatieblad* apart verkocht.

Het abonnement op het *Supplement op het Publicatieblad van de Europese Unie* (S-serie: Overheidsopdrachten en aanbestedingen) omvat alle 23 officiële taalversies op één meertalige dvd.

Op verzoek kunnen de abonnees op het *Publicatieblad van de Europese Unie* eveneens de verschillende bijlagen van het *Publicatieblad* ontvangen. De abonnees worden op de hoogte gebracht van het verschijnen van bijlagen door middel van een „Bericht aan de lezer” in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

## Verkoop en abonnementen

Abonnementen op verscheidene niet-kosteloze publicaties, zoals het abonnement op het *Publicatieblad van de Europese Unie*, zijn verkrijgbaar bij onze verkoopkantoren. Een lijst met verkoopkantoren is te vinden op het volgende internetadres:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_nl.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_nl.htm)

Via EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) heeft u direct en gratis toegang tot het recht van de Europese Unie. Op deze website kunt u het *Publicatieblad van de Europese Unie* raadplegen. U vindt er eveneens de verdragen, de wetgeving, de jurisprudentie en de voorbereidende wetgevende besluiten.

Meer informatie over de Europese Unie is te vinden op de volgende website: <http://europa.eu>



Bureau voor publicaties van de Europese Unie  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

NL