

Jornal Oficial

da União Europeia

L 123



Edição em língua
portuguesa

Legislação

54.º ano

12 de Maio de 2011

Índice

II Actos não legislativos

REGULAMENTOS

- ★ Regulamento de Execução (UE) n.º 453/2011 do Conselho, de 4 de Maio de 2011, que institui um direito *anti-dumping* definitivo sobre as importações de furfural originário da República Popular da China na sequência de um reexame da caducidade em conformidade com o artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1225/2009 1
- ★ Regulamento (UE) n.º 454/2011 da Comissão, de 5 de Maio de 2011, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «aplicações telemáticas para os serviços de passageiros» do sistema ferroviário transeuropeu ⁽¹⁾ 11
- Regulamento de Execução (UE) n.º 455/2011 da Comissão, de 11 de Maio de 2011, que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas 68
- Regulamento de Execução (UE) n.º 456/2011 da Comissão, de 11 de Maio de 2011, que altera os preços representativos e os direitos de importação adicionais de determinados produtos do sector do açúcar fixados pelo Regulamento (UE) n.º 867/2010 para a campanha de 2010/11 70

Preço: 4 EUR

(continua no verso da capa)

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

PT

Os actos cujos títulos são impressos em tipo fino são actos de gestão corrente adoptados no âmbito da política agrícola e que têm, em geral, um período de validade limitado.

Os actos cujos títulos são impressos em tipo negro e precedidos de um asterisco são todos os restantes.

IV *Actos adoptados, antes de 1 de Dezembro de 2009, nos termos do Tratado CE, do Tratado UE e do Tratado Euratom*

- ★ **Decisão do Órgão de Fiscalização da EFTA n.º 343/09/COL, de 23 de Julho de 2009, relativa às transacções imobiliárias efectuadas pelo município de Time no que diz respeito às parcelas 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70, 2/32 (Noruega) 72**

II

(Actos não legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 453/2011 DO CONSELHO

de 4 de Maio de 2011

que institui um direito *anti-dumping* definitivo sobre as importações de furfural originário da República Popular da China na sequência de um reexame da caducidade em conformidade com o artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1225/2009

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1225/2009 do Conselho, de 30 de Novembro de 2009, relativo à defesa contra as importações objecto de *dumping* dos países não membros da Comunidade Europeia ⁽¹⁾ («regulamento de base»), nomeadamente o artigo 11.º, n.ºs 2 e 5, e o artigo 9.º, n.º 4,

Tendo em conta a proposta apresentada pela Comissão Europeia («Comissão») após consulta do Comité Consultivo,

Considerando o seguinte:

A. PROCEDIMENTO

1. Medidas em vigor

- (1) Na sequência de um inquérito *anti-dumping* («inquérito inicial»), o Conselho instituiu, pelo Regulamento (CE) n.º 95/95 ⁽²⁾ um direito *anti-dumping* definitivo sob a forma de um direito específico sobre as importações de furfural originário da República Popular da China («RPC») («medidas *anti-dumping* definitivas»). A taxa do direito específico foi fixada em 352 EUR por tonelada.
- (2) Na sequência de um reexame intercalar iniciado em Maio de 1997 a pedido de um exportador chinês, as medidas foram mantidas pelo Regulamento (CE) n.º 2722/1999 ⁽³⁾ do Conselho por um novo período de quatro anos.

- (3) Em Abril de 2005, na sequência de um reexame da caducidade, o Conselho, pelo Regulamento (CE) n.º 639/2005 ⁽⁴⁾, prorrogou as medidas por um novo período de cinco anos.

2. Pedido de um reexame da caducidade

- (4) Na sequência da publicação de um aviso de caducidade iminente ⁽⁵⁾ das medidas *anti-dumping* definitivas em vigor, a Comissão recebeu, em 28 de Janeiro de 2010, um pedido de início de um reexame da caducidade dessas medidas, ao abrigo do artigo 11.º, n.º 2, do regulamento de base. O pedido foi apresentado por dois produtores da União, a Lenzing AG e a Tanin Sevnica kemična industrija d.d. («requerentes»), que representam uma parte importante da produção de furfural da União, neste caso mais de 50 %.

- (5) O pedido baseou-se no facto de a caducidade das medidas poder conduzir a uma continuação do *dumping* e reincidência do prejuízo para a indústria da União.

3. Início de um reexame da caducidade

- (6) Tendo determinado que existiam elementos de prova suficientes para justificar o início de um reexame da caducidade, após consulta do Comité Consultivo, a Comissão anunciou em 27 de Abril de 2010, através da publicação de um aviso no *Jornal Oficial da União Europeia* ⁽⁶⁾ («aviso de início»), o início de um reexame da caducidade nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do regulamento de base.

⁽¹⁾ JO L 343 de 22.12.2009, p. 51.

⁽²⁾ JO L 15 de 21.1.1995, p. 11.

⁽³⁾ JO L 328 de 22.12.1999, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 107 de 28.4.2005, p. 1.

⁽⁵⁾ JO C 16 de 22.1.2010, p. 40.

⁽⁶⁾ JO C 107 de 27.4.2010, p. 10.

4. Inquérito

4.1. Período de inquérito

- (7) O inquérito sobre a probabilidade de continuação do *dumping* abrangeu o período compreendido entre 1 de Abril de 2009 e 31 de Março de 2010 («período de inquérito do reexame» ou «PIR»). O exame das tendências pertinentes para a avaliação da probabilidade de reincidência do prejuízo abrangeu o período compreendido entre 1 de Janeiro de 2007 e o final do período de inquérito do reexame («período considerado»).

4.2. Partes interessadas no presente inquérito

- (8) A Comissão informou oficialmente do início do reexame da caducidade os requerentes, os produtores-exportadores do país em causa, os importadores, os utilizadores conhecidos como interessados, bem como os representantes do país em causa.
- (9) Foi dada às partes interessadas a oportunidade de apresentarem os seus pontos de vista por escrito e de solicitarem uma audição no prazo fixado no aviso de início. Foi concedida uma audição a todas as partes interessadas que a solicitaram e que demonstraram haver motivos especiais para serem ouvidas.

4.3. Amostragem

- (10) Atendendo ao número aparentemente elevado de produtores-exportadores da RPC, a Comissão considerou adequado determinar se deveria recorrer à amostragem, em conformidade com o artigo 17.º do regulamento de base. Para poder decidir se era necessário recorrer à amostragem e, em caso afirmativo, seleccionar uma amostra, a Comissão convidou as partes acima referidas a darem-se a conhecer no prazo de 15 dias a partir do início do reexame e a prestarem à Comissão as informações solicitadas no aviso de início. Atendendo a que nenhum produtor-exportador se dispôs a colaborar, não foi necessário recorrer à amostragem.

4.4. Verificação das informações recebidas

- (11) A Comissão enviou questionários a todas as partes conhecidas como interessadas, bem como às partes que se deram a conhecer nos prazos fixados no aviso de início.
- (12) Responderam aos questionários os dois produtores da União, um importador/utilizador e um produtor do país análogo, a Argentina. Nenhum dos produtores-exportadores chineses colaborou no presente inquérito.

- (13) A Comissão procurou obter e verificou todas as informações que considerou necessárias para determinar a probabilidade de continuação ou reincidência do *dumping* e do prejuízo resultante, e o interesse da União. Foram realizadas visitas de verificação às instalações das seguintes partes interessadas:

a) Produtores da União

— Lenzing AG, («Lenzing»), Áustria

— Tanin Sevnica kemična industrija d.d. («Tanin»), Eslovénia

b) Importador/utilizador independente

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

B. PRODUTO EM CAUSA E PRODUTO SIMILAR

1. Produto em causa

- (14) O produto em causa no presente reexame é idêntico ao do inquérito inicial e ao dos reexames subsequentes mencionados nos considerandos 2 e 3, nomeadamente o furfural originário da RPC, actualmente classificado no código NC 2932 12 00 («produto em causa»). O furfural também é conhecido por 2-furaldeído ou furfuraldeído.
- (15) O furfural é um líquido amarelo claro, com um odor característico intenso, obtido através da transformação de diferentes tipos de resíduos agrícolas. As suas duas principais aplicações são: como solvente selectivo na refinação de petróleo para a produção de óleos lubrificantes e como matéria-prima a transformar em álcool furfúrico, que é utilizado no fabrico de resina sintética para moldes para fundição.

2. Produto similar

- (16) Como nos inquéritos anteriores, este inquérito confirmou que o furfural produzido na RPC e exportado para a União Europeia, o furfural produzido e vendido no interno do país análogo, a Argentina, e o furfural produzido e vendido na União pelos produtores da União apresentam as mesmas características físicas e químicas de base, destinando-se às mesmas utilizações de base. Por conseguinte, foram considerados produtos similares na acepção do artigo 1.º, n.º 4, do regulamento de base.

C. PROBABILIDADE DE CONTINUAÇÃO DE DUMPING

- (17) Em conformidade com o artigo 11.º, n.º 2, do regulamento de base, foi examinado se a caducidade das medidas em vigor poderia conduzir a uma continuação ou reincidência do *dumping*.

1. Generalidades

- (18) Dos 34 produtores-exportadores chineses conhecidos contactados no início, nenhum colaborou no inquérito, não tendo qualquer destas empresas fornecido informações. Por conseguinte, as conclusões quanto à probabilidade de continuação ou reincidência de *dumping* a seguir indicadas tiveram de basear-se nos dados disponíveis, em especial nas informações facultadas pelo importador/utilizador industrial colaborante, nos dados do Eurostat, nas estatísticas oficiais sobre exportação da RPC e nas informações constantes do pedido de reexame.

2. País análogo

- (19) Uma vez que a RPC é uma economia em transição e em conformidade com o artigo 2.º, n.º 7, alínea a), do regulamento de base, o valor normal foi determinado com base no preço ou no valor calculado num país terceiro adequado com economia de mercado («país análogo») ou no preço do país análogo para outros países, incluindo a União, ou, sempre que tal não foi possível, a partir de qualquer outra base razoável, incluindo o preço efectivamente pago ou a pagar na União pelo produto similar, devidamente ajustado, se necessário, a fim de incluir uma margem de lucro razoável.
- (20) Tal como no inquérito inicial, a Argentina foi proposta no aviso de início como país análogo adequado para efeitos do estabelecimento do valor normal. Na sequência da publicação do aviso de início, não foram recebidas quaisquer observações relativas ao país análogo proposto.
- (21) Um produtor de furfural da Argentina colaborou no inquérito respondendo ao questionário. O inquérito mostrou que a Argentina possuía um mercado competitivo de furfural, sendo cerca de 90 % do mercado abastecido pela produção local e o restante por importações de países terceiros. O volume de produção na Argentina representa mais de 70 % do volume das exportações chinesas do produto em causa para a União ao abrigo do regime de aperfeiçoamento activo. O mercado argentino foi, pois, considerado suficientemente representativo para a determinação do valor normal para a RPC.
- (22) Tal como no inquérito inicial, conclui-se assim que a Argentina constitui um país análogo adequado em conformidade com o artigo 2.º, n.º 7, alínea a), do regulamento de base.

3. Importações objecto de *dumping* durante o PIR

3.1. Valor normal

- (23) Em conformidade com o artigo 2.º, n.º 7, alínea a), do regulamento de base, o valor normal foi estabelecido com base nas informações facultadas pelo produtor do

país análogo colaborante, ou seja, com base no preço pago ou a pagar no mercado interno da Argentina por clientes independentes, uma vez que se concluiu que essas vendas tinham sido efectuadas no decurso de operações comerciais normais.

- (24) Consequentemente, o valor normal foi estabelecido como o preço de venda médio ponderado cobrado a clientes independentes no mercado interno pelo produtor colaborante da Argentina.
- (25) Averiguou-se primeiro se o total das vendas do produto similar no mercado interno a clientes independentes era representativo, em conformidade com o artigo 2.º, n.º 2, do regulamento de base, ou seja, se correspondia a 5 % ou mais do volume total de vendas do produto em causa exportado para a União. As vendas no mercado interno do produtor colaborante da Argentina foram consideradas suficientemente representativas durante o PIR.
- (26) Posteriormente, a Comissão analisou se se poderia considerar que as vendas do produto similar realizadas no mercado interno tinham sido efectuadas no decurso de operações comerciais normais, na acepção do artigo 2.º, n.º 4, do regulamento de base. Para o efeito, a Comissão estabeleceu, para o produto similar vendido no mercado da Argentina, a proporção de vendas rentáveis no mercado interno a clientes independentes durante o PIR. Uma vez que todas as vendas do produto similar durante o PIR foram rentáveis, o valor normal baseou-se na média ponderada de todas as vendas no mercado interno.

3.2. Preço de exportação

- (27) Como nenhum dos exportadores chineses para a União colaborou no inquérito, os preços de exportação foram estabelecidos com base nos dados disponíveis. Constatou-se que a base mais adequada eram as informações facultadas pelo importador colaborante e os dados dos Eurostat relativos às importações do produto em causa na União. Embora a maior parte dessas importações tivesse sido efectuada ao abrigo do regime de aperfeiçoamento activo (o furfural chinês foi subsequentemente transformado em álcool furfurílico para exportação), não existiam razões para concluir que não constituíam uma base razoável para o estabelecimento dos preços de exportação.

3.3. Comparação

- (28) A fim de assegurar uma comparação equitativa entre o valor normal e o preço de exportação, e em conformidade com o artigo 2.º, n.º 10, do regulamento de base, foram devidamente tidas em conta, sob a forma de ajustamentos, certas diferenças a nível de transporte e seguro que afectaram os preços e a sua comparabilidade.

3.4. Margem de dumping

- (29) Em conformidade com o artigo 2.º, n.º 11, do regulamento de base, a margem de *dumping* foi estabelecida com base numa comparação entre o valor normal médio ponderado e os preços de exportação médios ponderados no mesmo estágio de comercialização. Esta comparação revelou a existência de um *dumping* significativo.

4. Evolução das importações em caso de revogação das medidas

- (30) Após a análise da existência de *dumping* durante o PIR, foi examinada a probabilidade de continuação do *dumping* se as medidas forem revogadas. Visto que nenhum produtor-exportador da RPC colaborou no presente inquérito, as conclusões que se seguem baseiam-se nos dados disponíveis, em conformidade com o artigo 18.º do regulamento de base, designadamente nas informações facultadas pelo importador colaborante, nos dados do Eurostat, nas estatísticas oficiais sobre exportação da RPC e no pedido de reexame.
- (31) A este respeito, foram analisados os seguintes elementos: evolução das importações provenientes da RPC na União ao abrigo do regime de aperfeiçoamento activo (RAA), evolução das exportações chinesas para países terceiros e capacidade não utilizada dos produtores chineses.

4.1. Evolução das importações provenientes da RPC

- (32) Segundo as estatísticas oficiais sobre exportação chinesas, o total das exportações do produto em causa provenientes da RPC a nível mundial aumentou 117 % durante o período considerado. Esse aumento foi principalmente absorvido pelo mercado dos EUA e de outros países terceiros.
- (33) Quanto às exportações para a União, de acordo com o Eurostat e com os dados confirmados sobre importações, é de salientar que, durante o PIR, 99,9 % do total das importações na UE do produto em causa, provenientes da RPC, foram efectuadas ao abrigo do regime de aperfeiçoamento activo, destinando-se os restantes 0,1 % a ser introduzidos em livre prática. Em 2007 e 2008, não foram introduzidas importações em livre prática. Por uma questão de exaustividade dos dados, as importações para introdução em livre prática foram tidas em conta no volume total de importações; contudo, uma análise pormenorizada da evolução dos preços destas importações foi considerada irrelevante, já que os volumes em causa eram negligenciáveis.
- (34) O volume de importações provenientes da RPC ao abrigo do RAA e introduzidas em livre prática diminuiu 67 % entre 2007 e o PIR, o que coincidiu com uma contracção do consumo no mercado da União de 24 %, como indicado no considerando 45. O furfural chinês importado ao abrigo do RAA foi subsequentemente transformado em álcool furfurílico, que foi, em seguida, exportado.

Embora não existam informações disponíveis sobre a forma como as importações para introdução em livre prática foram utilizadas na União, é razoável presumir que, se as medidas fossem revogadas, pelo menos uma parte das actuais importações ao abrigo da RAA poderia ser importada para introdução em livre prática enquanto tal ou enquanto produto final a jusante (álcool furfurílico) vendido no mercado da União.

- (35) O preço das exportações chinesas variou consoante os mercados no período compreendido entre 2007 e o PIR. Embora se tenha observado uma queda acentuada do preço de exportação para a União (11 %) neste período, os demais mercados de exportação registaram um aumento de aproximadamente 10 %. É, contudo, notável que os preços para o mercado dos EUA durante PIR se tenham mantido sensivelmente ao mesmo nível que os para a União, enquanto, segundo as estatísticas de exportação chinesas, as exportações para outros mercados foram mais caras, em 19 % por tonelada. Atendendo a que o produto em causa é muito homogéneo, estas diferenças de preço podem apenas ser explicadas pela estratégia de preços deliberada dos exportadores chineses, que obtêm preços e lucros mais elevados em mercados menos competitivos do que em mercados como os da União e dos EUA, onde se praticam preços inferiores. Tendo em conta o facto de as exportações para a União e os EUA constituírem 46 % do total das exportações chinesas, conclui-se que esta discriminação de preço poderá manter-se, caso os direitos venham a caducar, a fim de manter o *dumping*, pelo menos no mercado da União.

4.2. Capacidade não utilizada dos exportadores

- (36) Atendendo à escassez de informações públicas sobre a indústria chinesa de furfural, as conclusões apresentadas em seguida resultam sobretudo das informações constantes do pedido de reexame.
- (37) Segundo o pedido de reexame da caducidade, a produção chinesa de furfural tem vindo a aumentar consistentemente desde 1999 e, em 2009, o volume de produção atingiu cerca de 320 000 toneladas. Pensa-se que a taxa de utilização da capacidade chinesa seja da ordem dos 94 %, o que corresponde a uma capacidade não utilizada de aproximadamente 20 000 toneladas por ano na RPC, aproximadamente metade do consumo total na União. Refere-se que, actualmente, existirão mais de 200 fábricas de produção de furfural em funcionamento na RPC, que cada vez mais se dedicam a actividades de exportação.
- (38) Com base no que precede, pode concluir-se que, se as medidas forem revogadas, é de prever que as exportações do produto em causa proveniente da RPC entrem no mercado da União fora do regime de aperfeiçoamento activo em quantidades significativas, continuando, muito provavelmente, a ser objecto de *dumping*.

5. Conclusão sobre a probabilidade de continuação do dumping

- (39) Considerando a grande capacidade de produção disponível na RPC, a capacidade de os produtores chineses aumentarem rapidamente os volumes de produção e de os canalizarem para exportação, bem como o regime de preços dessas exportações, é razoável presumir que a revogação das medidas resultaria na reactivação das exportações provenientes da RPC para a União fora do regime de aperfeiçoamento activo.
- (40) Os actuais preços de exportação ao abrigo do RAA não incluem o direito *anti-dumping*. Considera-se, portanto, que esses preços são também indicativos dos futuros níveis de preços caso as medidas sejam revogadas. A este propósito, apurou-se que os preços de exportação chineses ao abrigo do regime de aperfeiçoamento activo estavam a ser objecto de *dumping* e a subcotar os preços dos produtores da União em 11 % no PIR, como indicado no considerando 69.
- (41) Tendo em conta as conclusões acima descritas, pode concluir-se que as exportações provenientes da RPC continuam a ser objecto de *dumping* e que há uma probabilidade de continuação do *dumping* no mercado da União, caso as medidas *anti-dumping* venham a caducar.

D. DEFINIÇÃO DE INDÚSTRIA DA UNIÃO

- (42) A indústria da União («IU») é composta por duas empresas: a Lenzing AG (Áustria) e a Tanin Sevnica kemična industrija d.d. (Eslovénia), as quais, juntas, são responsáveis por 100 % da produção da União do produto em causa no PIR. Ambas as empresas responderam aos questionários e colaboraram plenamente no inquérito. Nesta base, considera-se que os dois produtores da União constituem a indústria da União na acepção do artigo 4.º, n.º 1, e do artigo 5.º, n.º 4, do regulamento de base. Por razões de confidencialidade, os dados relativos ao desempenho da IU são indicados apenas sob a forma de índice.
- (43) Em comparação com o inquérito inicial, a IU mudou significativamente: a Furfural Español S.A., actualmente Nutrafur, o produtor espanhol que apresentou a denúncia inicial em 1994, cessou a produção em Outubro de 2008. A Nutrafur, que apoia o actual pedido de reexame, não colaborou no presente processo. Contudo, a Nutrafur ainda está activa no mercado, enquanto comerciante, adquirindo o produto em causa aos seus antigos concorrentes da União. Os valores da produção da Nutrafur em 2007 e 2008 mencionados no pedido foram incluídos no consumo no mercado da União.

E. SITUAÇÃO DO MERCADO DA UNIÃO

1. Consumo no mercado da União

- (44) O consumo de furfural da União foi estabelecido com base nos volumes de vendas da indústria da União no mercado da União (incluindo as vendas da Nutrafur enquanto ainda produzia furfural) mais as importações ao abrigo do RAA provenientes da RPC e as importações

provenientes de outros países terceiros introduzidas em livre prática, com base nos dados do importador International Furan Chemicals BV («IFC») (verificados) e do Eurostat. Como o Eurostat não divulga a informação integral por razões de confidencialidade, os dados do Eurostat apenas foram utilizados para as importações de outros países terceiros, excepto RPC e República Dominicana, já que a IFC é a única empresa que importa furfural proveniente destas fontes.

- (45) Assim, ao longo do período considerado, o consumo da União decresceu 24 %, passando de 48 534 toneladas em 2007 para 36 725 toneladas durante o PIR.

Quadro 1 — Consumo da União

Ano	2007	2008	2009	PIR
Toneladas	48 534	45 738	38 175	36 725
Índice (2007=100)	100	94	79	76
Evolução anual		- 6	- 15	- 3

Fontes: respostas da IU e da IFC ao questionário (verificadas), pedido de reexame e Eurostat

2. Importações provenientes da RPC

2.1. Volume, parte de mercado e preços

- (46) Segundo as estatísticas de exportação chinesas, durante o PIR, as importações chinesas para introdução em livre prática foram insignificantes (2,5 toneladas), já que a maior parte das importações foi realizada ao abrigo do RAA. O volume RAA chinês diminuiu de 8 264 toneladas, em 2007, para 2 749 toneladas, no PIR, ou seja, 67 %. Em 2008, as importações RAA chinesas atingiram um pico de aproximadamente 10 000 toneladas, que diminuiu nos anos seguintes. No decurso do período considerado, a parte de mercado chinesa relativa ao RAA desceu de 17 % para 8 %, ou seja, 9 pontos percentuais.
- (47) O preço RAA chinês baixou 12 %, de 774 EUR em 2007 para 685 EUR no PIR.

Quadro 2 — Importações provenientes da RPC

Ano	2007	2008	2009	PIR
Toneladas	8 264	10 002	5 159	2 749
Índice (2007=100)	100	121	62	33
Evolução anual		21	- 59	- 29
Parte de mercado	17 %	22 %	14 %	7 %
Preço, em EUR/tonelada	774	1 014	690	685
Índice (2007=100)	100	131	89	88

Fonte: resposta da IFC ao questionário (verificada)

3. Volumes e preços das importações provenientes de outros países terceiros

- (48) Importa ter em conta que, da mesma forma que no inquérito inicial, as importações provenientes da República Dominicana foram integralmente constituídas por remessas de uma empresa-mãe para a sua filial europeia, tendo em vista a produção de álcool furfurílico. Assim, os preços utilizados nessas transacções são preços de transferência entre empresas coligadas, não reflectindo os preços de mercado reais. De acordo com o Eurostat, os volumes de importação de furfural na União provenientes de países terceiros, com excepção da RPC, e os respectivos preços médios registaram a seguinte evolução:

Quadro 3 — Importações na União provenientes da República Dominicana

Ano	2007	2008	2009	PIR
Toneladas	32 003	27 662	24 996	25 959
Índice (2007=100)	100	86	78	81
Evolução anual		- 14	- 8	3
Parte de mercado	66 %	60 %	65 %	71 %
Preço, em EUR/tonelada	809	982	582	670
Índice (2007=100)	100	121	72	83

Quadro 4 — Importações na União provenientes de outros países terceiros

Ano	2007	2008	2009	PIR
Toneladas	1 687	1 583	1 226	1 158
Índice (2007=100)	100	94	73	69
Evolução anual		- 6	- 21	- 4
Parte de mercado	3 %	3 %	3 %	3 %
Preço, em EUR/tonelada	800	997	632	621
Índice (2007=100)	100	125	79	78

- (49) Durante o período considerado, os volumes de importação de furfural provenientes da República Dominicana e de todos os outros países terceiros diminuíram significativamente, 19 % e 31 %, respectivamente. Contudo, apesar da diminuição das importações provenientes da República Dominicana, a parte de mercado aumentou, mesmo assim, de 66 % para 71 %. Contudo, todas estas importações foram integradas na produção de álcool furfurílico da filial europeia do produtor da República Dominicana. Assim, os preços destas transacções foram preços de transferência entre empresas coligadas, podendo não reflectir os preços de mercado reais.

3.1. Volumes e preços de exportação da RPC para outros países terceiros

- (50) Durante o período considerado, os volumes de exportação aumentaram 105 % (equivalente a aproximadamente 9 % do total das vendas da União no PIR). Note-se que as

vendas de exportação da IU a outros países terceiros foram efectuadas a preços baixos durante o PIR. Tal pode ser explicado pela concorrência em grandes quantidades a preços baixos com o furfural chinês noutros países terceiros.

Quadro 5 — Volumes e preços de exportação da IU para outros países terceiros

Ano	2007	2008	2009	PIR
Quantidades – Índice (2007=100)	100	136	211	205
Evolução anual		36	75	- 6
Preços – Índice (2007=100)	100	114	88	82
Evolução anual		14	- 26	- 6

4. Situação económica da IU

- (51) A situação económica da IU, ou seja, das duas empresas Lenzing e Tanin é analisada em seguida.

4.1. Produção

- (52) A produção total do produto em causa por parte da IU aumentou 14 % durante o período considerado.

Quadro 6 — Produção da União

Ano	2007	2008	2009	PIR
Índice (2007=100)	100	109	114	114
Evolução anual		9	5	0

Fonte: respostas dos produtores da União ao questionário (verificadas)

4.2. Capacidade de produção e utilização da capacidade

- (53) A capacidade de produção total da IU permaneceu inalterada durante o período considerado. A utilização da capacidade da IU aumentou 12 pontos percentuais, de 85 % para 97 %, o que significa que a produção atingiu quase a capacidade plena.

Quadro 7 — Capacidade da União

Ano	2007	2008	2009	PIR
Índice (2007=100)	100	100	100	100
Utilização da capacidade	85 %	92 %	96 %	97 %

Fonte: respostas dos produtores da União ao questionário (verificadas)

4.3. Nível de existências

- (54) O quadro *infra* mostra que o nível de existências da IU aumentou 26 % durante o período considerado. O aumento das existências foi especialmente significativo entre 2007 e 2008, período em que atingiu 193 %.

Quadro 8 — Existências

Ano	2007	2008	2009	PIR
Índice (2007=100)	100	293	165	126
Evolução anual		193	- 128	- 40

Fonte: respostas dos produtores da União ao questionário (verificadas)

4.4. Volume de vendas e parte de mercado

- (55) O volume de vendas da IU a clientes independentes no mercado da União aumentou 13 % durante o PIR. Na sequência do aumento das vendas, a parte de mercado da IU aumentou 5 pontos percentuais durante o período considerado.

Quadro 9 — Volume de vendas e parte de mercado da União

Ano	2007	2008	2009	PIR
Índice (2007=100)	100	100	112	113
Parte de mercado (intervalo)	10-20 %	10-20 %	14-24 %	15-25 %

Fonte: respostas dos produtores da União ao questionário (verificadas)

4.5. Preços de venda médios

- (56) Durante o período considerado, os preços de venda médios cobrados pela IU no mercado da União aumentaram 1 %. Em 2008, o preço de venda médio atingiu um pico, com um aumento de 11 %, embora tenha diminuído rapidamente no ano seguinte. A ligeira baixa registada nos preços de venda tem de ser vista em conjunto com o aumento de 5 % no custo unitário de produção, que a IU não conseguiu ter em conta.

Quadro 10 — Preço de venda médio na União

Ano	2007	2008	2009	PIR
Índice (2007=100)	100	111	98	99
Evolução anual		11	- 13	1

Fonte: respostas dos produtores da União ao questionário (verificadas)

4.6. Custo médio de produção

- (57) Durante o período considerado, o custo médio de produção subiu 5 %, principalmente devido ao aumento do emprego e, consequentemente, a um aumento do custo total da mão-de-obra.

Quadro 11 — Custo médio de produção

Ano	2007	2008	2009	PIR
Índice (2007=100)	100	105	105	105
Evolução anual		5	0	0

Fonte: respostas dos produtores da União ao questionário (verificadas)

4.7. Rendibilidade e cash flow

- (58) Os lucros realizados pela IU baixaram significativamente durante o período considerado, juntamente com o *cash flow*, que desceu 56 %. Tal ficou a dever-se à pressão sobre os preços de venda, apesar do aumento tanto na produção como nas vendas.

Quadro 12 — Rendibilidade e cash flow

Ano	2007	2008	2009	PIR
Índice de rendibilidade (2007=100)	100	175	- 7	- 4
Evolução anual		75	- 182	3
Cash Flow - Índice (2007=100)	100	144	49	44
Evolução anual		44	- 95	- 5

Fonte: respostas dos produtores da União ao questionário (verificadas)

4.8. Investimentos, retorno dos investimentos e capacidade de obtenção de capital

- (59) Os investimentos diminuiram 95 % entre 2007 e o PIR. O retorno dos investimentos, expresso em lucros/perdas do produto em causa em relação ao valor contabilístico líquido dos investimentos, desceu consideravelmente durante o período considerado, acompanhando a tendência dos investimentos. Em resultado da deterioração da rendibilidade e do *cash flow*, a capacidade de o requerente mobilizar capitais piorou significativamente durante o período considerado. Essa deterioração pode também ser claramente observada nos investimentos do requerente, que durante o período considerado sofreram uma diminuição de 95 %.

Quadro 13 — Investimentos e retorno dos investimentos

Ano	2007	2008	2009	PIR
Índice de investimentos (2007=100)	100	61	2	5
Evolução anual		- 39	- 59	3
Índice de retorno dos investimentos (2007=100)	100	196	- 7	- 4
Evolução anual		96	- 203	3

Fonte: respostas dos produtores da União ao questionário (verificadas)

4.9. Emprego e produtividade

- (60) O nível de emprego na indústria da União durante o período considerado aumentou 8 %. A produtividade, expressa como produção em toneladas por trabalhador, aumentou 6 %. Contudo, os custos da mão-de-obra totais subiram 16 % durante o período considerado.

Quadro 14 — Emprego e produtividade

Ano	2007	2008	2009	PIR
Emprego – Índice	100	109	109	108
Produtividade (toneladas/trabalhador) – Índice	100	100	105	106
Custos da mão-de-obra – Índice	100	114	115	116

Fonte: respostas dos produtores da União ao questionário (verificadas)

4.10. Amplitude da margem de dumping

- (61) O impacto das margens de *dumping* efectivas na IU, dado o volume, a parte de mercado e os preços das importações objecto de *dumping* provenientes da RPC, não pode ser considerado negligenciável.

4.11. Recuperação dos efeitos das práticas de dumping

- (62) Como mostra a evolução positiva da maior parte dos indicadores acima apresentados, durante o período considerado, a situação financeira da IU recuperou parcialmente do efeito prejudicial das importações objecto de *dumping* originárias da RPC.

4.12. Crescimento

- (63) Embora o consumo da União tenha baixado 24 % durante o período considerado, a produção, o volume de vendas e a parte de mercado da produção da IU aumentaram durante o mesmo período. Simultaneamente, o volume e a parte de mercado das importações provenientes da RPC diminuíram. No entanto, a IU beneficiou das medidas até certo ponto, já que a pressão chinesa sobre os preços de venda não tinha permitido que se obtivessem lucros ou que fosse atingido o seu lucro-alvo.

5. Conclusão sobre a situação económica da IU

- (64) O furfural proveniente da República Dominicana não está disponível no mercado livre da União. Assim, não existem indicações de que essas importações possam ter contribuído para a situação precária da IU. Quanto às importações provenientes de outros países terceiros, os seus volumes diminuíram substancialmente até um nível que, mesmo que efectuadas a preços muito baixos, o seu efeito não pode ser considerado significativo.
- (65) As medidas contra a RPC tiveram um impacto positivo sobre a situação económica da IU, uma vez que a maior

parte dos indicadores de prejuízo mostrou uma evolução positiva: a produção, o volume de vendas e o valor das vendas aumentaram. Apesar do consumo decrescente, a IU conseguiu aumentar a sua parte de mercado. A rentabilidade, no entanto, decresceu substancialmente durante o PIR. A IU não tem conseguido atingir o seu lucro-alvo, fixado no inquérito inicial em 5 %, a fim de garantir o seu desenvolvimento. Assim, conclui-se que a IU sofreu um prejuízo importante na aceção do artigo 3.º, n.º 5, do regulamento de base, e que a sua situação financeira se mantém vulnerável.

F. PROBABILIDADE DE REINCIDÊNCIA DO PREJUÍZO

- (66) Nos considerandos 39 e 40, concluiu-se que a caducidade das medidas iria provavelmente conduzir a um aumento significativo das exportações objecto de *dumping* provenientes da RPC para a União.
- (67) Tal como mencionado, os produtores chineses poderão reencaminhar grandes volumes de exportações para o mercado da União se as medidas forem revogadas. De acordo com o pedido de reexame, a capacidade de produção chinesa atingiu 320 000 toneladas em 2009, existindo uma capacidade disponível de, pelo menos, 20 000 toneladas. Além disso, aparentemente, os demais mercados de exportação, como o Japão, a Tailândia e os EUA, não conseguiriam absorver essa capacidade disponível, pelo que esta seria muito provavelmente encaminhada para o mercado da União.
- (68) No que respeita aos preços, as estatísticas de exportação chinesas mostram que o preço do produto em causa para os EUA foi similar ao das exportações para a União ao abrigo do RAA. Os preços chineses para outros mercados de exportação foram superiores.

- (69) No entanto, atendendo a que os preços chineses subcaram os da IU em 11 %, caso as medidas venham a caducar, é provável que os exportadores chineses continuem as suas práticas, a fim de recuperar a parte de mercado perdida. Este comportamento, associado à sua capacidade para fornecer quantidades significativas do produto em causa ao mercado da União, teriam um impacto muito negativo na IU e, em especial, na sua rentabilidade.

- (70) Com base no que precede, conclui-se que uma revogação das medidas conduziria muito provavelmente a uma reincidência do prejuízo resultante das importações objecto de *dumping* originárias da RPC.

G. INTERESSE DA UNIÃO

1. Observação preliminar

- (71) Em conformidade com o artigo 21.º do regulamento de base, a Comissão procurou determinar se a manutenção das medidas *anti-dumping* em vigor seria contrária ao interesse da União no seu conjunto.

(72) A determinação do interesse da União baseou-se no exame dos vários interesses em causa, ou seja, os da indústria da União, os dos importadores/comerciantes, bem como os dos utilizadores e dos fornecedores do produto em causa.

(73) Nos inquéritos anteriores, considerou-se que a adopção de medidas não era contrária ao interesse da União. Além disso, o presente inquérito é um reexame da caducidade, pelo que analisa uma situação em que estão em vigor medidas *anti-dumping*.

(74) Nesta base, procurou-se determinar se, não obstante a conclusão relativa à probabilidade de continuação do *dumping* e de reincidência do prejuízo, existem razões imperiosas para concluir que, neste caso específico, a manutenção das medidas não é do interesse da União.

2. Interesse da IU

(75) A IU demonstrou ser viável e capaz de se adaptar a condições de mercado variáveis. Tal foi confirmado, em especial, pela evolução positiva da produção e das vendas no contexto de consumo decrescente da União. Contudo, devido à enorme pressão sobre os preços de venda, a rentabilidade não pôde acompanhar a mesma tendência positiva.

(76) Atendendo à capacidade disponível de furfural existente na RPC, associada à impossibilidade de os outros mercados de exportação (como o Japão, a Tailândia e os EUA) absorverem essa capacidade, caso as medidas viessem a caducar, os exportadores chineses tentariam muito provavelmente recuperar a sua parte de mercado perdida persistindo em práticas de *dumping* no mercado da União.

(77) Por conseguinte, sem a manutenção das medidas *anti-dumping*, a situação da IU irá com grande probabilidade deteriorar-se gravemente devido às exportações chinesas a baixos preços objecto de *dumping*, como explicado nos considerando 66 a 69.

3. Interesse dos importadores

(78) Apenas um importador da União colaborou no processo: a IFC, uma empresa localizada nos Países Baixos, propriedade de um produtor de furfural da República Dominicana. A IFC é o único importador activo de furfural na União, existindo mais algumas empresas que só importam o produto em causa ocasionalmente. A IFC é o interveniente mais importante no mercado de furfural (e de álcool furfurílico) da União, uma vez que representa cerca de 80 % do consumo na União. A IFC importa da República Dominicana, da RPC ao abrigo do RAA e de outros países terceiros. Acresce que a IFC é o principal cliente da IU, comprando aproximadamente 32 % do

total das suas vendas. Em seguida, o furfural comprado é novamente transformado em álcool furfurílico pela TFC, a empresa coligada da IFC, localizada em Geel, na Bélgica.

(79) Este importador adoptou uma posição bastante neutra relativamente ao processo, uma vez que, por um lado, gostaria de ter acesso ao furfural chinês sem quaisquer restrições e sem os encargos relativos ao preenchimento dos requisitos aduaneiros do RAA e, por outro, quereria que a IU se mantivesse para poder adquirir o produto em causa a curto prazo. Acresce que a continuação das medidas elimina a concorrência das importações provenientes da sua produtora-mãe na República Dominicana e consolida a posição dominante do grupo nos mercados de furfural e de álcool furfurílico (incluindo RAA) na União.

4. Interesse dos utilizadores

(80) A Comissão enviou questionários a 27 utilizadores industriais de furfural. Apenas três utilizadores colaboraram no processo; no entanto, não adquiriram furfural à RPC, tendo comprado directamente à IU. No que toca a estes utilizadores, a importância do furfural para as suas actividades comerciais, para a refinação de petróleo ou para a indústria dos lubrificantes, é negligenciável. Por conseguinte, não se sentem particularmente afectados pelas medidas *anti-dumping*.

5. Conclusão sobre o interesse da União

(81) Tendo em conta o que precede, conclui-se que não existem razões imperiosas contra a manutenção das medidas *anti-dumping* actualmente em vigor.

H. MEDIDAS ANTI-DUMPING

(82) Todas as partes foram informadas dos factos e considerações essenciais com base nos quais se tencionava recomendar a manutenção das medidas em vigor. Na sequência desta divulgação, foi-lhes igualmente concedido um período para apresentarem observações. As observações pertinentes apresentadas foram examinadas, mas não conduziram à alteração dos principais factos e considerações com base nos quais foi decidido manter as medidas *anti-dumping*.

(83) Por conseguinte, considera-se que, tal como previsto no artigo 11.º, n.º 2, do regulamento de base, devem ser mantidas as medidas *anti-dumping* instituídas pelo Regulamento (CE) n.º 639/2005 sobre as importações de furfural originário da RPC. Essas medidas consistem num direito específico.

(84) Contudo, atendendo a que esse direito específico foi estabelecido com base nas conclusões do inquérito inicial em 1995, que não foram nunca reexaminadas, considerou-se conveniente avaliar se o nível do direito ainda é pertinente. Assim, a Comissão iniciará, por iniciativa própria, um reexame intercalar nos termos do artigo 11.º, n.º 3, do regulamento de base,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

1. É instituído um direito *anti-dumping* definitivo sobre as importações de 2-furaldeído (também conhecido por ou furfuraldeído ou furfural) actualmente classificado no código NC 2932 12 00, originário da República Popular da China.

2. O montante do direito aplicável é de 352 EUR por tonelada.

3. No caso de as mercadorias terem sido danificadas antes da sua introdução em livre prática e, por conseguinte, de o preço efectivamente pago ou a pagar ser calculado proporcionalmente para efeitos da determinação do valor aduaneiro nos termos do

artigo 145.º do Regulamento (CEE) n.º 2454/93 da Comissão, de 2 de Julho de 1993, que fixa determinadas disposições de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 2913/92 do Conselho que estabelece o Código Aduaneiro Comunitário ⁽¹⁾ o montante do direito *anti-dumping*, calculado com base no n.º 2 do referido artigo, é reduzido numa percentagem correspondente à proporção do preço efectivamente pago ou a pagar.

4. Salvo especificação em contrário, são aplicáveis as disposições em vigor em matéria de direitos aduaneiros.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 4 de Maio de 2011.

Pelo Conselho
O Presidente
MARTONYI J.

⁽¹⁾ JO L 253 de 11.10.1993, p. 1.

REGULAMENTO (UE) N.º 454/2011 DA COMISSÃO**de 5 de Maio de 2011****relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «aplicações telemáticas para os serviços de passageiros» do sistema ferroviário transeuropeu****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Directiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 6.º, n.º 1,

Considerando o seguinte:

- (1) Nos termos do artigo 2.º, alínea e), da Directiva 2008/57/CE, o sistema ferroviário subdivide-se em subsistemas de carácter estrutural e funcional. Cada um desses subsistemas deverá ser objecto de uma especificação técnica de interoperabilidade (ETI).
- (2) Pela Decisão C(2006) 124 final, de 9 de Fevereiro de 2007, a Comissão conferiu à Agência Ferroviária Europeia («a Agência») um mandato para elaborar especificações técnicas de interoperabilidade ao abrigo da Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Março de 2001, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional ⁽²⁾. Nos termos desse mandato, a Agência foi incumbida de elaborar o projecto de ETI relativa às aplicações telemáticas para os serviços de passageiros. A Agência apresentou uma recomendação em 31 de Maio de 2010. Essa recomendação deverá ser complementada, por mandato da Comissão, por uma nova recomendação que abranja o tarifário, a bilhética e as reservas para as viagens domésticas. A Agência deverá ter em conta, ao formular a recomendação, a evolução a nível nacional e a evolução técnica nos domínios dos sistemas inovadores de bilhética e da intermodalidade.
- (3) As especificações técnicas de interoperabilidade são especificações adoptadas em conformidade com a Directiva 2008/57/CE. A ETI que figura no anexo abrange o subsistema «aplicações telemáticas para os serviços de passageiros», com vista a garantir o cumprimento dos requisitos fundamentais e a assegurar a interoperabilidade do sistema ferroviário.

- (4) A interconexão eficiente dos sistemas de informação e comunicação dos gestores das infra-estruturas e das empresas ferroviárias é considerada importante, nomeadamente para o fornecimento de informações actualizadas e de serviços de bilhética para passageiros.
- (5) O objectivo da presente ETI é definir procedimentos e interfaces para todos os tipos de agentes a fim de permitir o fornecimento de informações e a emissão de bilhetes para os passageiros através de tecnologias generalizadamente disponíveis. O intercâmbio de informações deverá abranger os seguintes aspectos: sistemas de informação dos passageiros antes e durante a viagem, sistemas de reserva e de pagamento, gestão das bagagens, emissão de bilhetes através de bilheteiras ou máquinas de venda automática ou a bordo do comboio, por telefone, Internet ou outra tecnologia de informação generalizadamente disponível, gestão das ligações ferroviárias e com outros modos de transporte.
- (6) As informações fornecidas aos passageiros devem ser acessíveis em conformidade com os requisitos da Decisão n.º 2008/164/EC da Comissão ⁽³⁾, de 21 de Dezembro de 2007, relativa à especificação técnica de interoperabilidade «acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida» do sistema ferroviário transeuropeu convencional e de alta velocidade.
- (7) As disposições da presente ETI não prejudicam as decisões tomadas pelos Estados-Membros nos termos do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1371/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾.
- (8) São necessárias especificações pormenorizadas para assegurar a aplicação do presente regulamento. Tais especificações definem o sistema de intercâmbio de dados com base em componentes comuns e na interconexão dos sistemas de informação e de comunicação dos agentes implicados. Além disso, é também necessário um plano de administração para o desenvolvimento, a operacionalização e a exploração do sistema, bem como um plano director para as fases de desenvolvimento e operacionalização. Estes elementos serão produzidos durante a fase inicial de execução. Por conseguinte, a ETI terá de ser alterada numa fase posterior de modo a incluir os referidos elementos (especificações pormenorizadas, plano de administração e plano director).

⁽¹⁾ JO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

⁽²⁾ JO L 110 de 20.4.2001, p. 1.

⁽³⁾ JO L 64 de 7.3.2008, p. 72.

⁽⁴⁾ JO L 315 de 3.12.2007, p. 14.

- (9) Em conformidade com o artigo 5.º, n.º 8, da Directiva 2008/57/CE, os documentos técnicos publicados pela Agência, referidos no presente regulamento, devem ser considerados anexos da ETI e tornar-se obrigatórios a partir do momento em que esta seja aplicável.
- (10) As medidas previstas no presente regulamento são conformes com o parecer do comité instituído pelo artigo 29.º, n.º 1, da Directiva 2008/57/CE.

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

1. A especificação técnica de interoperabilidade (ETI) relativa ao elemento «aplicações para os serviços de passageiros» do subsistema «aplicações telemáticas» do sistema ferroviário transeuropeu, referido no artigo 6.º, n.º 1, da Directiva 2008/57/CE, é a que consta do anexo I.

2. A ETI é aplicável ao elemento «aplicações para os serviços de passageiros» do subsistema «aplicações telemáticas», definido na secção 2.5 do anexo II da Directiva 2008/57/CE.

3. No que respeita aos serviços ferroviários de passageiros a partir ou com destino a países terceiros, a conformidade com as prescrições da ETI fica subordinada à disponibilidade de informações de entidades exteriores à UE, salvo em caso de acordo bilateral que preveja um intercâmbio de informações compatível com a ETI.

Artigo 2.º

A presente ETI é executada em três fases:

- uma primeira fase, de elaboração das especificações informáticas pormenorizadas, do plano de administração e do plano director (fase 1),
- uma segunda fase, de desenvolvimento do sistema de intercâmbio de dados (fase 2), e
- uma fase final, de operacionalização do sistema de intercâmbio de dados (fase 3).

Artigo 3.º

1. A Agência Ferroviária Europeia publica no seu sítio Internet os documentos técnicos enumerados no anexo III e assegura a sua actualização. A Agência deve pôr em prática um processo

de gestão das modificações que afectem os documentos técnicos, conforme especificado na secção 7.5.2 do anexo I, e informar a Comissão da evolução dos referidos documentos. A Comissão informa os Estados-Membros por intermédio do comité instituído pelo artigo 29.º da Directiva 2008/57/CE.

2. A Agência Ferroviária Europeia publica no seu sítio Internet os ficheiros de referência mencionados na secção 4.2.19 do anexo I e assegura a sua actualização. A Agência deve pôr em prática um processo de gestão das alterações a esses ficheiros e informar a Comissão da evolução dos ficheiros. A Comissão informa os Estados-Membros por intermédio do comité instituído pelo artigo 29.º da Directiva 2008/57/CE.

3. A Agência Ferroviária Europeia deve apresentar a sua recomendação sobre os pontos em aberto enumerados no anexo II do presente regulamento até 31 de Março de 2012.

Artigo 4.º

As empresas ferroviárias, os gestores das infra-estruturas, os gestores das estações, os vendedores de bilhetes e a Agência devem contribuir para os trabalhos da fase 1, indicados no subcapítulo 7.2 do anexo I, mediante a prestação de informações funcionais e técnicas e a sua própria experiência.

Artigo 5.º

Os organismos representativos do sector ferroviário que actuam ao nível europeu, referidos no artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 881/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾, bem como um representante dos vendedores de bilhetes e um representante dos passageiros europeus, devem elaborar as especificações informáticas pormenorizadas, o plano de administração e o plano director, descritos no capítulo 7 do anexo I, e apresentá-los à Comissão o mais tardar um ano após a publicação do presente regulamento no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 6.º

Os Estados-Membros devem assegurar que as empresas ferroviárias, os gestores das infra-estruturas, os gestores das estações e os vendedores de bilhetes são informados do presente regulamento.

Artigo 7.º

O presente regulamento deve ser alterado à luz dos resultados da fase 1, descrita no subcapítulo 7.2 do anexo I.

⁽¹⁾ JO L 164 de 30.4.2004, p. 1.

Artigo 8.º

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 5 de Maio de 2011.

Pela Comissão
O Presidente
José Manuel BARROSO

ANEXO I

1. INTRODUÇÃO

1.1. **Domínio técnico de aplicação**

A presente especificação técnica de interoperabilidade (ETI) diz respeito ao elemento «aplicações para os serviços de passageiros» do subsistema «aplicações telemáticas» do sistema ferroviário transeuropeu referido no artigo 6.º, n.º 1, da Directiva 2008/57/CE. Insere-se nos domínios de carácter funcional da lista do anexo II da Directiva 2008/57/CE.

1.2. **Domínio geográfico de aplicação**

O domínio geográfico de aplicação da presente ETI é o sistema ferroviário transeuropeu definido no artigo 2.º, alínea a), da Directiva 2008/57/CE.

1.3. **Conteúdo da ETI**

O conteúdo da presente ETI está em conformidade com o artigo 5.º da Directiva 2008/57/CE.

A presente ETI também compreende, no capítulo 4, as regras de exploração e de manutenção específicas dos domínios técnico e geográfico de aplicação.

2. DEFINIÇÃO DO SUBSISTEMA/ÂMBITO DE APLICAÇÃO

2.1. **Subsistema**

A presente ETI abrange:

- a) o subsistema funcional «aplicações telemáticas para os serviços de passageiros»;
- b) a parte do subsistema de manutenção associada às aplicações telemáticas para os serviços de passageiros (métodos de utilização, gestão, actualização e manutenção das bases de dados), aplicações informáticas e protocolos de comunicação de dados, etc.).

A ETI engloba também o fornecimento de informações no que respeita a:

- a) sistemas de informação dos passageiros antes e durante a viagem;
- b) sistemas de reserva e de pagamento;
- c) gestão de bagagens;
- d) emissão de bilhetes em bilheteiras ou máquinas de venda automática ou por telefone, Internet ou outra tecnologia de informação generalizadamente disponível, e a bordo dos comboios;
- e) gestão das ligações ferroviárias e com outros modos de transporte.

2.1.1. *Sistemas de informação dos passageiros antes e durante a viagem*

O anexo II do Regulamento (CE) n.º 1371/2007, relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários, enumera as informações mínimas a facultar aos passageiros pelas empresas ferroviárias e/ou os vendedores de bilhetes.

2.1.2. *Sistemas de reserva e de pagamento*

Serão trocadas informações entre os sistemas de reserva e de bilhética e os sistemas de pagamento dos diferentes vendedores de bilhetes e empresas ferroviárias, a fim de que o passageiro possa efectuar o pagamento dos bilhetes, reservas e suplementos para a viagem e serviço da sua escolha.

2.1.3. *Gestão de bagagens*

Serão fornecidas informações aos passageiros sobre os procedimentos de reclamação no caso de extravio de bagagens registadas, durante a viagem. Além disso, os passageiros também serão informados sobre o envio ou a recolha da bagagem registada.

- 2.1.4. *Emissão de bilhetes em bilheteiras ou máquinas de venda automática ou por telefone, Internet ou outra tecnologia de informação generalizadamente disponível*

Serão trocadas informações entre as empresas ferroviárias e os vendedores de bilhetes para que estes últimos possam emitir, em função da disponibilidade, bilhetes, bilhetes directos e suplementos, bem como efectuar reservas.

- 2.1.5. *Gestão das ligações ferroviárias e com outros modos de transporte*

É proposta uma norma para a prestação e troca de informações com outros modos de transporte.

3. REQUISITOS ESSENCIAIS

3.1. **Conformidade com os requisitos essenciais**

Nos termos do artigo 4.º, n.º 1, da Directiva 2008/57/CE, o sistema ferroviário transeuropeu, os subsistemas e os componentes de interoperabilidade devem satisfazer os requisitos estabelecidos, em termos gerais, no seu anexo III.

No quadro da presente ETI, o cumprimento dos requisitos essenciais pertinentes aplicáveis ao subsistema, enunciados no capítulo 3 da mesma, será assegurado mediante a conformidade com as especificações descritas no capítulo 4 (caracterização do subsistema).

3.2. **Aspectos abrangidos pelos requisitos gerais**

A pertinência dos requisitos gerais para o subsistema «aplicações telemáticas para os serviços de passageiros» é determinada como segue:

3.2.1. *Segurança*

Os requisitos essenciais referentes à segurança e aplicáveis ao subsistema «aplicações telemáticas para os serviços de passageiros» são os seguintes: requisitos essenciais 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4, 1.1.5 do anexo II da Directiva 2008/57/CE. Estes requisitos essenciais não são pertinentes para o subsistema «aplicações telemáticas».

3.2.2. *Fiabilidade e disponibilidade*

A conformidade com o requisito essencial 1.2 do anexo III da Directiva 2008/57/CE é assegurada pelas disposições das seguintes secções:

— 4.2.19: Ficheiros de referência e bases de dados

— 4.2.21: Funcionamento em rede e comunicação.

3.2.3. *Saúde*

Os requisitos essenciais 1.3.1 e 1.3.2 do anexo III da Directiva 2008/57/CE não são pertinentes para o subsistema «aplicações telemáticas».

3.2.4. *Protecção do ambiente*

Os requisitos essenciais 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 e 1.4.5 do anexo III da Directiva 2008/57/CE não são pertinentes para o subsistema «aplicações telemáticas».

3.2.5. *Compatibilidade técnica*

O requisito essencial 1.5 do anexo III da Directiva 2008/57/CE não é pertinente para o subsistema «aplicações telemáticas».

3.3. **Aspectos especificamente relacionados com o subsistema «aplicações telemáticas para os serviços de passageiros»**

A pertinência dos requisitos gerais para o subsistema «aplicações telemáticas para os serviços de passageiros» é determinada como segue:

3.3.1. *Compatibilidade técnica*

A conformidade com o requisito essencial 2.7.1 do anexo III da Directiva 2008/57/CE é assegurada pelas disposições das seguintes secções:

— 4.2.19: Ficheiros de referência e bases de dados

— 4.2.21: Funcionamento em rede e comunicação.

3.3.2. *Fiabilidade e disponibilidade*

A conformidade com o requisito essencial 2.7.2 do anexo III da Directiva 2008/57/CE é assegurada, em particular, pelas disposições das seguintes secções:

— 4.2.19: Ficheiros de referência e bases de dados

— 4.2.21: Funcionamento em rede e comunicação.

No entanto, este requisito essencial, em especial o método utilizado para garantir a eficiência das aplicações telemáticas e a qualidade do serviço, constitui a base para a totalidade da ETI, não se restringindo às secções indicadas.

3.3.3. *Saúde*

Relativamente ao requisito essencial 2.7.3 do anexo III da Directiva 2008/57/CE, a presente ETI não especifica prescrições adicionais à regulamentação nacional e europeia existente no que se refere a regras mínimas de ergonomia e protecção da saúde para as interfaces das aplicações telemáticas com os utilizadores.

3.3.4. *Segurança*

A conformidade com o requisito essencial 2.7.4 do anexo III da Directiva 2008/57/CE é assegurada pelas disposições das seguintes secções:

— 4.2.19: Ficheiros de referência e bases de dados

— 4.2.21: Funcionamento em rede e comunicação.

4. CARACTERIZAÇÃO DO SUBSISTEMA

4.1. **Introdução**

Tendo em conta todos os requisitos essenciais aplicáveis, o subsistema «aplicações telemáticas para os serviços de passageiros» é caracterizado pelos parâmetros fundamentais descritos nos pontos que se seguem.

4.2. **Especificações funcionais e técnicas do subsistema**

4.2.1. *Intercâmbio de dados relativos aos horários*

O presente parâmetro fundamental estabelece a forma como a empresa ferroviária deve efectuar o intercâmbio de dados relativos aos horários.

Este parâmetro assegura que os horários, incluindo os elementos a seguir definidos, serão colocados à disposição de outras empresas ferroviárias, de terceiros e de organismos públicos. Assegura igualmente que cada empresa ferroviária fornecerá dados horários exactos e actualizados.

As suas disposições são aplicáveis aos serviços de passageiros das empresas ferroviárias.

O parâmetro implica o seguinte processo:

4.2.1.1. *A empresa ferroviária coloca à disposição de outras empresas ferroviárias e de terceiros os dados relativos aos seus horários*

A empresa ferroviária deve facultar a todas as outras empresas ferroviárias, a terceiros e aos organismos públicos o acesso à totalidade dos dados relativos aos horários por que é responsável, na qualidade de transportadora única ou conjunta, referentes aos serviços de transporte disponíveis para aquisição pelo público. Deve também assegurar a exactidão e a actualização dos dados horários. Estes dados devem permanecer à disposição durante, pelo menos, doze meses depois de terem perdido validade.

Quando explora um serviço de transporte na qualidade de transportadora conjunta, a empresa ferroviária deve assegurar, tal como as outras transportadoras conjuntas, a exactidão e a actualização da parte dos horários que lhe corresponde.

Os elementos principais dos dados horários são:

- Princípios básicos das variantes de comboio;
- Representação de um comboio;
- Diferentes formas possíveis de representação dos dias de circulação;
- Categoria de comboio/tipo de serviço;
- Relações entre os serviços de transporte;
- Grupos de carruagens integradas nos comboios;
- Junção/separação;
- Ligações directas (ligação a);
- Ligações directas (mudança de número do serviço);
- Detalhes dos serviços de transporte;
- Paragens com restrições de circulação;
- Comboios nocturnos;
- Passagem de fusos horários;
- Regime tarifário e informações sobre reservas;
- Ponto de contacto para informações;
- Ponto de contacto para reservas;
- Serviços disponíveis;
- Acessibilidade do comboio (nomeadamente a disponibilidade de lugares marcados prioritários, espaços para cadeiras de rodas, compartimentos-cama universais – ver secção 4.2.4 da ETI PMR) – vide subsecção 4.2.6.1;
- Serviços suplementares;
- Ligações - tempo de espera entre os serviços de transporte;
- Lista de estações.

Em relação aos serviços de transporte exclusivamente controlados pela empresa ferroviária, o horário anual deve ser disponibilizado pelo menos dois meses antes de entrar em vigor. Para os restantes serviços de transporte, a empresa deve disponibilizar os horários logo que possível.

A empresa ferroviária deve disponibilizar as alterações aos horários anuais, mediante actualização sucessiva, pelo menos sete dias antes da entrada em vigor das referidas alterações. Esta obrigação só é aplicável se a empresa ferroviária tiver conhecimento da alteração sete ou mais dias antes de esta entrar em vigor.

O processo atrás descrito, e as informações utilizadas para o efeito, devem ser conformes com o documento técnico seguinte:

— B.4 (ver anexo III).

4.2.2. *Intercâmbio de dados tarifários*

O presente parâmetro fundamental estabelece a forma como a empresa ferroviária deve efectuar o intercâmbio de dados tarifários.

Este parâmetro assegura que os dados tarifários, no formato a seguir definido, serão colocados à disposição das outras empresas ferroviárias e dos terceiros autorizados a vender viagens.

As suas disposições são aplicáveis a todas as tarifas de passageiros da empresa ferroviária para vendas nacionais, internacionais e no estrangeiro.

O parâmetro implica o seguinte processo:

4.2.2.1. *A empresa ferroviária coloca as suas tarifas à disposição de outras empresas ferroviárias, organismos públicos autorizados e terceiros autorizados a vender viagens*

A empresa ferroviária deve facultar às outras empresas ferroviárias, aos terceiros que autorizou a venderem viagens no âmbito de acordos de distribuição e aos organismos públicos autorizados o acesso às suas tarifas (incluindo os preços das viagens). Deve também assegurar a exactidão e a actualização dos dados tarifários.

Quando explora um serviço de transporte na qualidade de transportadora conjunta, a empresa ferroviária deve assegurar, tal como as outras transportadoras conjuntas, a exactidão e a actualização dos dados tarifários.

Os elementos principais dos dados relativos às tarifas para vendas internacionais ou no estrangeiro são os definidos no anexo IV.

Os dados relativos às tarifas para as vendas internacionais ou no estrangeiro devem ser colocados à disposição das empresas ferroviárias, dos terceiros autorizados a vender viagens no âmbito de acordos de distribuição e dos organismos públicos autorizados com, pelo menos, a antecedência prevista no anexo IV.

O processo atrás descrito, e as informações utilizadas para o efeito, no que respeita aos dados relativos às tarifas para as vendas internacionais ou no estrangeiro, devem ser conformes com os documentos técnicos seguintes:

— B.1 (ver anexo III)

— B.2 (ver anexo III)

— B.3 (ver anexo III).

Os dados relativos às tarifas para as vendas nacionais devem ser colocados à disposição das empresas ferroviárias, dos terceiros autorizados a vender viagens e dos organismos públicos autorizados com, pelo menos, a antecedência prevista no caso dos dados relativos às tarifas para as vendas internacionais ou no estrangeiro.

O processo atrás descrito, e as informações utilizadas para o efeito, no que respeita aos dados relativos às tarifas para as vendas nacionais, devem ser conformes com o documento ou documentos técnicos elaborados pela Agência (ver anexo I).

4.2.3. *Tratamento das informações relativas aos dados de contacto da empresa ferroviária*

O presente parâmetro fundamental estabelece a forma como a empresa ferroviária deve divulgar os dados relativos ao seu sítio Internet oficial no qual os clientes podem obter informações precisas.

As suas disposições são aplicáveis a todas as empresas ferroviárias.

O parâmetro fundamental implica o seguinte processo:

4.2.3.1. A empresa ferroviária disponibiliza um conjunto de dados relativos aos seus contactos

A empresa ferroviária deve colocar à disposição das outras empresas ferroviárias, da Agência, de terceiros e dos organismos públicos um conjunto de dados do qual constem a denominação e o código de transportadora, bem como o endereço do sítio Internet oficial. O sítio Internet oficial referido neste parâmetro fundamental deve ser legível por máquina e estar conforme com as orientações em matéria de acessibilidade aos conteúdos da Internet. Se a empresa ferroviária explorar uma unidade comercial em parceria com outra ou outras empresas ferroviárias, a denominação dessa unidade comercial conjunta, os códigos de transportadora e o endereço do sítio Internet oficial devem ser disponibilizados às outras empresas ferroviárias.

Quando disponibiliza informações relativas aos seus horários a outras empresas ferroviárias, nos termos do disposto na subsecção 4.2.1.1, a empresa ferroviária deve assegurar que a denominação de transportadora indicada no horário fornecido corresponde à denominação que consta do conjunto de dados. Caso se verifique alguma alteração, a empresa ferroviária deve actualizar logo que possível o conteúdo do conjunto de dados.

4.2.4. *Tratamento das informações relativas às condições de transporte*

O presente parâmetro fundamental estabelece a forma como a empresa deve gerir as informações relativas às condições de transporte.

Este parâmetro assegura a disponibilidade das condições de transporte no sítio Internet oficial da empresa ferroviária.

As suas disposições são aplicáveis aos serviços de passageiros da empresa ferroviária.

O parâmetro fundamental implica o seguinte processo:

4.2.4.1. A empresa ferroviária publica informações relativas às condições de transporte

A empresa ferroviária deve publicar informações relativas:

- às condições gerais de transporte ferroviário de passageiros (GCC-CIV/PRR),
- às suas próprias condições de transporte,
- ao Regulamento (CE) n.º 1371/2007 relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários, através de uma hiperligação,
- às formas de pagamento aceites,
- às condições de venda e pós-venda, em especial no que diz respeito à possibilidade de troca e reembolso de bilhetes e
- aos procedimentos para apresentação de reclamações,

pelo menos no seu sítio Internet oficial. Este sítio Internet deve estar conforme com as orientações em matéria de acessibilidade aos conteúdos da Internet, que têm em conta as necessidades das pessoas com deficiência auditiva e/ou visual.

Este processo deve ser aplicado à primeira publicação, que terá lugar, o mais tardar, seis meses após a entrada em vigor da presente ETI. As alterações a estas informações devem ser publicadas pelo menos seis dias antes de entrarem em vigor. A empresa ferroviária deve publicar a relação dos artigos que foram alterados, em relação à versão precedente. A cada nova alteração, a empresa ferroviária deve manter a versão precedente no seu sítio Internet oficial.

4.2.5. *Tratamento das informações relativas ao transporte de bagagem registada*

O presente parâmetro fundamental estabelece a forma como a empresa ferroviária deve garantir o fornecimento das informações relativas ao transporte de bagagem registada, no caso de prestar tal serviço. Se não prestar o serviço, a empresa ferroviária deve informar disso os passageiros.

Este parâmetro assegura que os passageiros disporão de informações relativas ao tratamento de bagagem registada.

O parâmetro implica o seguinte processo:

4.2.5.1. A empresa ferroviária publica as condições de tratamento da bagagem registada

A empresa ferroviária deve publicar, à atenção dos passageiros, as condições de tratamento da bagagem registada, no caso de prestar tal serviço. Se não prestar o serviço, a empresa ferroviária deve informar disso os passageiros. Esta informação deve ser publicada pelo menos no sítio Internet oficial da empresa ferroviária. O sítio Internet deve estar conforme com as orientações em matéria de acessibilidade aos conteúdos da Internet, que têm em conta as necessidades das pessoas com deficiência auditiva e/ou visual.

Este processo deve ser aplicado à primeira publicação destas condições, que terá lugar, o mais tardar, seis meses após a entrada em vigor da presente ETI. As alterações a estas informações devem ser publicadas pelo menos seis dias antes de entrarem em vigor. A empresa ferroviária deve publicar a relação dos artigos que foram alterados, em relação à versão precedente. A cada nova alteração, a empresa ferroviária deve manter a versão precedente no seu sítio Internet oficial.

4.2.6. *Tratamento das informações relativas ao transporte e assistência de pessoas com mobilidade reduzida (PMR)*

O presente parâmetro fundamental estabelece a forma como a empresa ferroviária, o vendedor de bilhetes e/ou o gestor da estação devem divulgar as informações relativas ao transporte e assistência de PMR.

Este parâmetro assegura que as informações relativas ao transporte e à assistência de PMR são colocadas à disposição dos passageiros. Se a empresa ferroviária recorrer a TIC para o envio do pedido de disponibilidade ou reserva de assistência a PMR, o sistema receptor deve, pelo menos, tratar as mensagens de acordo com o protocolo indicado no documento técnico B.10 (ver anexo III). Além disso, o sistema deve enviar um número de confirmação da reserva de assistência, essencial para que o cliente/passageiro tenha a certeza de que a assistência será prestada e para determinar quem ficará encarregado e responsável pela sua prestação. Estas mensagens devem conter todas as informações necessárias para que a empresa ferroviária, o vendedor de bilhetes e/ou o gestor da estação enviem à PMR um número de confirmação (para a partida e chegada de cada viagem) da reserva de assistência.

As disposições deste parâmetro fundamental devem ser aplicadas do seguinte modo: o tratamento das informações relativas ao transporte de PMR aplica-se aos serviços de passageiros das empresas ferroviárias. As disposições relativas ao pedido ou confirmação por via electrónica aplicam-se se houver um acordo entre as partes requerente e receptora.

O parâmetro implica os seguintes processos:

4.2.6.1. A empresa ferroviária publica informações relativas à acessibilidade dos serviços ferroviários e às condições de acesso ao material circulante

A empresa ferroviária deve publicar as seguintes informações:

- o tipo/número dos comboios e/ou o número da linha (caso não seja indicado o número de comboio) em que estão disponíveis instalações/serviços para PMR,
- o tipo e o número mínimo de instalações destinadas a PMR nos comboios referidos (lugares para cadeiras de rodas, beliches/camas e sanitários especiais para PMR e lugares sentados reservados a PMR) em condições normais de exploração,
- os procedimentos de requisição de assistência para embarque e desembarque dos comboios (nomeadamente o prazo, o endereço, o endereço electrónico, o horário de funcionamento e o número de telefone do serviço ou serviços de assistência a PMR), nos termos do artigo 24.º do Regulamento relativo aos direitos e obrigações dos passageiros ferroviários,
- a dimensão e o peso máximos da cadeira de rodas (com o peso da PMR) autorizados,
- as condições de transporte para as pessoas ou animais acompanhantes e
- as condições de acesso ao edifício da estação e às plataformas, indicando se a estação é acessível a PMR e se está dotada de pessoal de apoio às PMR,

pelo menos no seu sítio Internet oficial. Este sítio Internet deve estar conforme com as orientações em matéria de acessibilidade aos conteúdos da Internet, que têm em conta as necessidades das pessoas com deficiência auditiva e/ou visual.

Este processo deve ser aplicado à primeira publicação, que terá lugar, o mais tardar, seis meses após a entrada em vigor da presente ETI. As alterações a estas informações devem ser publicadas pelo menos seis dias antes de entrarem em vigor. A empresa ferroviária deve publicar a relação dos artigos que foram alterados, em relação à versão precedente. A cada nova alteração, a empresa ferroviária deve manter a versão precedente no seu sítio Internet oficial

4.2.6.2. A empresa ferroviária ou o vendedor de bilhetes envia o pedido de disponibilidade ou reserva de assistência a PMR ao sistema ou sistemas receptores

Se a empresa ferroviária ou o vendedor de bilhetes recorrer a TIC para o envio do pedido de disponibilidade ou reserva de assistência a PMR, o referido pedido deve estar conforme com as disposições pertinentes.

A possibilidade de efectuar uma reserva de assistência a PMR está subordinada à existência de um acordo comercial entre a ou as transportadoras e o ou os distribuidores em causa. Tais acordos podem incluir aspectos como encargos, normas técnicas e de segurança, limitações específicas em termos de comboios, origens ou destinos, tarifas, canais de venda, etc.

Sob reserva de um acordo entre as partes, o sistema de distribuição requerente envia ao sistema receptor os pedidos de disponibilidade ou reserva de um determinado tipo de assistência no comboio considerado.

Os principais tipos de pedido são os seguintes:

- Pedido de informação sobre disponibilidade;
- Pedido de reserva;
- Pedido de cancelamento parcial;
- Pedido de cancelamento total.

Este processo decorrerá na sequência da transmissão de um pedido de um cliente ao sistema da empresa ferroviária ou do vendedor de bilhetes.

Os dados e o teor informativo da mensagem utilizada para dar cumprimento às obrigações devem ser conformes com:

- os elementos definidos no documento técnico B.10 (ver anexo III), caso em que todos os sistemas receptores devem reconhecer o pedido e dar resposta, ou
- outras normas definidas, caso em que o sistema receptor deve reconhecer o pedido, mas só dar resposta se houver um acordo específico com o sistema requerente.

4.2.6.3. O sistema receptor envia a resposta ao pedido de disponibilidade ou reserva de assistência a PMR

Se recorrer a TIC para o envio da resposta ao pedido de disponibilidade ou reserva de assistência a PMR, a empresa ferroviária deve respeitar os termos e condições do presente processo.

Se o pedido de reserva de assistência a PMR for devidamente formulado, de acordo com o processo anteriormente descrito, o sistema receptor deve enviar ao sistema requerente uma resposta relativa à disponibilidade ou reserva do tipo de assistência pretendido.

Os principais tipos de resposta relativa às reservas são os seguintes:

- Resposta sobre a disponibilidade;
- Confirmação do pedido de reserva;

- Confirmação do pedido de cancelamento parcial;
- Confirmação do pedido de cancelamento total;
- Resposta negativa.

Este processo decorrerá em resposta a um pedido que entrou no sistema receptor de acordo com o processo anteriormente descrito.

Os dados e o teor informativo da mensagem utilizada para dar cumprimento às obrigações devem ser conformes com:

- os elementos definidos no documento técnico B.10 (ver anexo III), ou
- outras normas definidas,

de acordo com o protocolo utilizado pelo sistema requerente.

4.2.7. *Tratamento das informações relativas ao transporte de bicicletas*

O presente parâmetro fundamental estabelece a forma como a empresa ferroviária deve garantir o fornecimento das informações relativas ao transporte de bicicletas.

Este parâmetro assegura que as informações relativas ao transporte de bicicletas são colocadas à disposição dos passageiros. O sistema de atribuição deve, pelo menos, tratar as mensagens de acordo com o protocolo indicado no documento técnico B.5 (ver anexo III).

As suas disposições devem ser aplicadas do seguinte modo: o tratamento das informações relativas ao transporte de bicicletas aplica-se aos serviços de passageiros das empresas ferroviárias que oferecem aquele serviço. As disposições relativas ao pedido ou confirmação por via electrónica aplicam-se se houver um acordo entre as partes requerente e atribuidora para a prestação do serviço, nos termos do qual o referido transporte pode ser reservado ou deve ser objecto de reserva obrigatória.

O parâmetro implica os seguintes processos:

4.2.7.1. *A empresa ferroviária publica as condições de transporte de bicicletas*

A empresa ferroviária deve publicar, à atenção dos passageiros, as condições de transporte de bicicletas, no caso de prestar tal serviço. Esta informação deve ser publicada pelo menos no sítio Internet oficial da empresa ferroviária. O sítio Internet deve estar conforme com as orientações em matéria de acessibilidade aos conteúdos da Internet, que têm em conta as necessidades das pessoas com deficiência auditiva e/ou visual. Estas condições devem, pelo menos, indicar:

- o tipo/número dos comboios e/ou o número da linha (caso não seja indicado o número do comboio) em que é prestado o serviço de transporte de bicicletas;
- as horas/períodos durante os quais é autorizado o transporte de bicicletas;
- as tarifas do transporte de bicicletas;
- a possibilidade ou a obrigação de reservar um espaço para a bicicleta no comboio (incluindo a indicação do prazo de reserva, do horário de funcionamento, do endereço electrónico e/ou do telefone).

A primeira publicação destas condições terá lugar, o mais tardar, seis meses após a entrada em vigor da presente ETI. As alterações a estas informações devem ser publicadas pelo menos seis dias antes de entrarem em vigor. A empresa ferroviária deve publicar a relação dos artigos que foram alterados, em relação à versão precedente. A cada nova alteração, a empresa ferroviária deve manter a versão precedente no seu sítio Internet oficial.

4.2.7.2. A empresa ferroviária ou o vendedor de bilhetes envia ao sistema de reservas atribuidor o pedido de disponibilidade ou reserva para o transporte de bicicletas

A possibilidade de efectuar uma reserva está subordinada à existência de um acordo comercial entre a ou as transportadoras e o ou os distribuidores em causa. Tais acordos podem incluir aspectos como encargos, normas técnicas e de segurança, limitações específicas em termos de comboios, origens ou destinos, tarifas, canais de venda, etc.

Se a empresa ferroviária ou o vendedor de bilhetes recorrer a TIC para o envio dos pedidos de disponibilidade/reserva para o transporte de bicicletas, a comunicação deve obedecer aos requisitos deste processo.

Sob reserva de um acordo entre as partes, o sistema de distribuição requerente envia ao sistema de atribuição os pedidos de disponibilidade ou reserva do serviço específico de transporte de bicicletas no comboio considerado.

Os principais tipos de pedido de reserva são os seguintes:

- Pedido de informação sobre a disponibilidade;
- Pedido de reserva;
- Pedido de cancelamento parcial;
- Pedido de cancelamento total.

Este processo decorrerá na sequência da transmissão de um pedido de um cliente ao sistema de distribuição da empresa ferroviária.

Os dados e o teor informativo da mensagem utilizada para dar cumprimento às obrigações devem ser conformes com:

- os elementos definidos no documento técnico B.5 (ver anexo III), caso em que todos os sistemas de atribuição devem reconhecer o pedido e dar a resposta, ou
- outras normas definidas, caso em que o sistema de atribuição deve reconhecer o pedido, mas só dar resposta se houver um acordo específico com o sistema de distribuição requerente.

4.2.7.3. O sistema de reservas atribuidor envia a resposta relativa à disponibilidade ou reserva do serviço de transporte de bicicletas

Se recorrer a TIC para o envio da resposta ao pedido de disponibilidade ou reserva do serviço de transporte de bicicletas, a empresa ferroviária deve observar as normas aplicáveis ao processo.

Se o pedido de reserva de espaço para bicicletas for devidamente formulado, de acordo com o processo anteriormente descrito, o sistema de atribuição deve enviar ao sistema de distribuição requerente uma resposta relativa à disponibilidade ou reserva para o comboio considerado.

Os principais tipos de resposta relativa às reservas são os seguintes:

- Resposta sobre a disponibilidade;
- Confirmação do pedido de reserva;
- Confirmação do pedido de cancelamento parcial;
- Confirmação do pedido de cancelamento total;
- Resposta negativa.

Este processo decorrerá em resposta a um pedido que entrou no sistema de atribuição de acordo com o processo anteriormente descrito.

Os dados e o teor informativo da mensagem utilizada para dar cumprimento às obrigações devem ser conformes com:

- os elementos definidos no documento técnico B.5 (ver anexo III), ou
- outras normas definidas,

de acordo com o protocolo utilizado pelo sistema de atribuição requerente.

4.2.8. *Tratamento das informações relativas ao transporte de viaturas*

O presente parâmetro fundamental estabelece a forma como a empresa ferroviária deve garantir o fornecimento das informações relativas ao transporte de viaturas e motociclos (a seguir, o termo «viaturas» inclui os motociclos), no caso de prestar tal serviço.

Este parâmetro assegura que as informações relativas ao transporte de viaturas são colocadas à disposição dos passageiros. O sistema de atribuição deve, pelo menos, tratar as mensagens de acordo com o protocolo indicado no documento técnico B.5 (ver anexo III).

As suas disposições devem ser aplicadas do seguinte modo: o tratamento das informações relativas ao transporte de viaturas aplica-se aos serviços de passageiros das empresas ferroviárias que oferecem este serviço. As disposições relativas ao pedido ou confirmação por via electrónica aplicam-se se houver um acordo entre as partes requerente e atribuidora, nos termos do qual o referido transporte pode ser reservado ou deve ser objecto de reserva obrigatória.

O parâmetro implica os seguintes processos:

4.2.8.1. *A empresa ferroviária publica as condições de transporte de viaturas*

A empresa ferroviária deve informar os passageiros das condições relativas ao transporte de viaturas, no caso de prestar tal serviço. Esta informação deve ser publicada pelo menos no sítio Internet oficial da empresa ferroviária. O sítio Internet deve estar conforme com as orientações em matéria de acessibilidade aos conteúdos da Internet, que têm em conta as necessidades das pessoas com deficiência auditiva e/ou visual.

As condições devem, pelo menos, indicar:

- o tipo/número dos comboios em que é prestado o serviço de transporte de viaturas;
- as horas/períodos durante os quais é autorizado o transporte de viaturas;
- as tarifas normais do transporte de viaturas (incluindo as tarifas de disponibilização de lugares para os passageiros, caso a empresa ferroviária ofereça tal serviço);
- o endereço preciso e o horário do embarque das viaturas no comboio;
- o endereço preciso e a hora de chegada do comboio à estação de destino;
- a dimensão, o peso e outras limitações para o transporte das viaturas.

A primeira publicação destas condições terá lugar, o mais tardar, seis meses após a entrada em vigor da presente ETI. As alterações a estas informações devem ser publicadas pelo menos seis dias antes de entrarem em vigor. A empresa ferroviária deve publicar a relação dos artigos que foram alterados. A cada nova alteração, a empresa ferroviária deve manter a versão precedente no seu sítio Internet oficial.

4.2.8.2. A empresa ferroviária ou o vendedor de bilhetes envia ao sistema de reservas o pedido de disponibilidade ou reserva para o transporte de viaturas

A possibilidade de efectuar uma reserva está subordinada à existência de um acordo comercial entre a ou as transportadoras e o ou os distribuidores em causa. Tais acordos podem incluir aspectos como encargos, normas técnicas e de segurança, limitações específicas em termos de comboios, origens ou destinos, tarifas, canais de venda, etc.

Se a empresa ferroviária ou o vendedor de bilhetes recorrer a TIC para o envio dos pedidos de disponibilidade/reserva para o transporte de viaturas, a comunicação deve obedecer aos requisitos deste processo.

Sob reserva de um acordo entre as partes, o sistema de distribuição requerente envia ao sistema de atribuição os pedidos de disponibilidade ou reserva do serviço específico de transporte de viaturas no comboio considerado.

Os principais tipos de pedido de reserva são os seguintes:

- Pedido de informação sobre a disponibilidade;
- Pedido de reserva;
- Pedido de cancelamento parcial;
- Pedido de cancelamento total.

Este processo decorrerá na sequência da transmissão de um pedido de um cliente ao sistema de distribuição da empresa ferroviária.

Os dados e o teor informativo da mensagem utilizada para dar cumprimento às obrigações devem ser conformes com:

- os elementos definidos no documento técnico B.5 (ver anexo III), caso em que todos os sistemas de atribuição devem reconhecer o pedido e dar a resposta, ou
- outras normas definidas, caso em que o sistema de atribuição deve reconhecer o pedido, mas só dar resposta se houver um acordo específico com o sistema de distribuição requerente.

4.2.8.3. O sistema de reservas atribuidor envia a resposta relativa à disponibilidade ou reserva do serviço de transporte de viaturas

Se recorrer a TIC para o envio da resposta ao pedido de disponibilidade ou reserva do serviço de transporte de viaturas, a empresa ferroviária deve observar as normas aplicáveis ao processo.

Se o pedido de reserva para o transporte de viaturas for devidamente formulado, de acordo com o processo anteriormente descrito, o sistema de atribuição deve enviar ao sistema de distribuição requerente uma resposta relativa à disponibilidade ou reserva para o comboio pretendido.

Os principais tipos de resposta relativa a reservas são os seguintes:

- Resposta sobre a disponibilidade;
- Confirmação do pedido de reserva;
- Confirmação do pedido de cancelamento parcial;
- Confirmação do pedido de cancelamento total;
- Resposta negativa.

Este processo decorrerá em resposta a um pedido que entrou no sistema de atribuição de acordo com o processo anteriormente descrito.

Os dados e o teor informativo da mensagem utilizada para dar cumprimento às obrigações devem ser conformes com:

— os elementos definidos no documento técnico B.5 (ver anexo III), ou

— outras normas definidas,

de acordo com o protocolo utilizado pelo sistema de distribuição requerente.

4.2.9. *Tratamento da disponibilidade ou reserva*

O presente parâmetro fundamental estabelece a forma como as empresas ferroviárias devem tratar das reservas de lugares para os passageiros. Todos os diferentes tipos de distribuição de espaço (como lugares sentados, beliches, camas, lugares sentados prioritários, espaços para cadeiras de rodas, compartimentos-cama universais [ver secção 4.2.4 da ETI PMR]) são a seguir denominados «lugares», a não ser que haja necessidade de uma informação mais precisa. As reservas para transporte de bicicletas e viaturas, ou para assistência a PMR, são descritas em parâmetros fundamentais distintos, em secções separadas.

A reserva de lugares pode ser uma mera atribuição de um lugar para o passageiro, para além do contrato de transporte, ou fazer parte de uma operação combinada que inclui contrato de transporte e atribuição de lugar.

Este parâmetro assegura que as empresas ferroviárias emissora e atribuidora trocarão informações pertinentes em matéria de disponibilidade e reservas. O sistema de atribuição deve, pelo menos, tratar as mensagens de acordo com o protocolo indicado no documento técnico B.5 (ver anexo III).

As suas disposições são aplicáveis se houver um acordo entre as partes requerente e atribuidora relativamente aos serviços que podem ser reservados ou que devem ser objecto de reserva obrigatória.

O parâmetro implica os seguintes processos:

4.2.9.1. *A empresa ferroviária ou o vendedor de bilhetes envia ao serviço de atribuição o pedido de disponibilidade ou reserva*

A possibilidade de efectuar uma reserva está subordinada à existência de um acordo comercial entre a ou as transportadoras e o ou os distribuidores em causa. Tais acordos podem incluir aspectos como encargos, normas técnicas e de segurança, limitações específicas em termos de comboios, origens ou destinos, tarifas, canais de venda, etc.

Sob reserva de um acordo entre as partes, o sistema de distribuição requerente envia ao sistema de atribuição os pedidos de disponibilidade ou reserva de um determinado tipo de acomodação no comboio considerado.

Os principais tipos de pedido de reserva são os seguintes:

— Pedido de informação sobre a disponibilidade;

— Pedido de reserva;

— Pedido de cancelamento parcial;

— Pedido de cancelamento total.

Este processo decorrerá na sequência da transmissão de um pedido de um cliente ao sistema da distribuição da empresa ferroviária.

Os dados e o teor informativo da mensagem utilizada para dar cumprimento às obrigações devem ser conformes com:

- os elementos definidos no documento técnico B.5 (ver anexo III), caso em que todos os sistemas de atribuição devem reconhecer o pedido e dar a resposta, ou
- outras normas definidas, caso em que o sistema de atribuição deve reconhecer o pedido, mas só dar resposta se houver um acordo específico com o sistema de distribuição requerente.

4.2.9.2. O sistema de reservas atribuidor envia a resposta relativa à disponibilidade ou reserva

Se o pedido de reserva de lugares for devidamente formulado, de acordo com o processo anteriormente descrito, o sistema de atribuição deve enviar ao sistema de distribuição requerente uma resposta relativa à disponibilidade ou reserva para o comboio considerado.

Os principais tipos de resposta relativa a reservas são os seguintes:

- Resposta sobre a disponibilidade;
- Confirmação do pedido de reserva;
- Confirmação do pedido de cancelamento parcial;
- Confirmação do pedido de cancelamento total;
- Proposta de substituição;
- Resposta negativa.

Este processo decorrerá em resposta a um pedido que entrou no sistema de atribuição de acordo com o processo anteriormente descrito.

Os dados e o teor informativo da mensagem utilizada para dar cumprimento às obrigações devem ser conformes com:

- os elementos definidos no documento técnico B.5 (ver anexo III) ou
- outras normas definidas,

de acordo com o protocolo utilizado pelo sistema de distribuição requerente.

4.2.10. *Tratamento dos elementos de segurança para a distribuição de produtos*

O presente parâmetro fundamental estabelece a forma como a empresa ferroviária atribuidora deve criar os elementos de segurança necessários para a distribuição dos seus produtos.

Este parâmetro assegura que as empresas ferroviárias e os passageiros obterão em devido tempo das empresas ferroviárias atribuidoras as informações e as referências de segurança necessárias para os diferentes tipos de bilhetes.

O parâmetro implica os seguintes processos:

4.2.10.1. O sistema de atribuição gera elementos de segurança para a entrega electrónica

Se a empresa ferroviária emitir um título de transporte ou uma reserva em conformidade com as regras da CIV (Convenção Internacional relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Caminho-de-Ferro), o pessoal da bilheteira/agência/retalhista ou o sistema de distribuição da empresa ferroviária criará a informação de segurança a inserir no bilhete ou na reserva.

Este processo decorrerá logo que a situação da reserva e os dados relativos à operação de venda tenham sido efectivamente enviados para o sistema de distribuição das empresas ferroviárias consideradas.

O processo atrás descrito, e as informações utilizadas para o efeito, devem ser conformes com:

- a norma aplicável ao tratamento de elementos de segurança para a distribuição de produtos, em fase de elaboração. Trata-se, por conseguinte, de uma questão em aberto e consta do anexo II.

4.2.10.2. O sistema de atribuição cria um dossiê e respectiva referência para a empresa ferroviária, com vista à entrega electrónica

Se a empresa ferroviária emitir um bilhete ou uma reserva em conformidade com as regras da CIV, o pessoal da bilheteira/agência/retalhista ou o sistema de distribuição da empresa ferroviária criará uma referência de dossiê para recuperação dos dados do bilhete ou reserva e introduzirá esses dados no seu próprio sistema de distribuição.

Este processo decorrerá logo que a situação da reserva e os dados relativos à operação de venda tenham sido efectivamente enviados para o sistema de distribuição das empresas ferroviárias consideradas.

O processo atrás descrito, e as informações utilizadas para o efeito, devem ser conformes com:

- a norma aplicável ao tratamento de elementos de segurança para a distribuição de produtos, em fase de elaboração. Trata-se, por conseguinte, de uma questão em aberto e consta do anexo II.

4.2.10.3. O sistema de atribuição cria um dossiê e respectiva referência para os passageiros, com vista à entrega electrónica

Se a empresa ferroviária emitir um bilhete ou uma reserva em conformidade com as regras da CIV, o pessoal da bilheteira/agência/retalhista ou o sistema de distribuição da empresa ferroviária criará uma referência de dossiê e introduzi-la-á no bilhete ou na reserva.

Este processo decorrerá logo que a situação da reserva e os dados relativos à operação de venda tenham sido efectivamente enviados para o sistema de distribuição das empresas ferroviárias consideradas.

O processo atrás descrito, e as informações utilizadas para o efeito, devem ser conformes com:

- a norma aplicável ao tratamento de elementos de segurança para a distribuição de produtos, em fase de elaboração. Trata-se, por conseguinte, de uma questão em aberto e consta do anexo II.

4.2.11. *Entrega do produto ao cliente após a sua aquisição (execução)*

O presente parâmetro fundamental estabelece todos os métodos de execução possíveis, directos e indirectos, do bilhete ou da reserva, bem como os tipos de suporte (por exemplo, papel).

Este parâmetro assegura que o emissor ou o vendedor de bilhetes emite os bilhetes de acordo com normas que garantam a interoperabilidade entre as empresas ferroviárias. Para efeitos da emissão de bilhetes para venda internacional ou no estrangeiro, as empresas ferroviárias devem utilizar pelo menos um dos tipos de execução indicados na subsecção 4.2.11.1 (execução – directa – para venda internacional ou no estrangeiro) e na subsecção 4.2.11.2 (execução – indirecta – para venda internacional ou no estrangeiro).

As suas disposições devem ser aplicadas, pelo menos, às tarifas de venda internacional ou no estrangeiro.

4.2.11.1. Execução – directa – para venda internacional ou no estrangeiro

Este processo constitui uma alternativa ao referido na subsecção 4.2.11.2 (execução – indirecta – para venda internacional ou no estrangeiro).

As empresas ferroviárias devem aceitar, no mínimo, os títulos de transporte conformes com a definição do documento técnico B.6 (ver anexo III), excepto no caso de o título de transporte não corresponder à viagem em causa, ou de a empresa ferroviária ter motivos fundados para suspeitar da existência de fraude ou, ainda, quando o título de transporte não é utilizado de acordo com as condições de transporte previstas na secção 4.2.4.

Os principais tipos de título de transporte são especificados no documento técnico B.6 do anexo III:

- Bilhete e reserva;
- Bilhete;
- Reserva;
- Suplementos;
- Incremento de classe;
- Alteração do itinerário;
- Cartão de embarque;
- Tarifas especiais associadas a passes ferroviários nacionais;
- Bilhete de grupo;
- Passes ferroviários internacionais de diversos tipos;
- Cupão de viatura acompanhada;
- Vale (*voucher*) de viagem a título de compensação.

O processo atrás descrito, e as informações utilizadas para o efeito, devem ser conformes com o documento técnico seguinte:

- B.6 (ver anexo III).

4.2.11.2. Execução – indirecta – para venda internacional ou no estrangeiro

Este processo constitui uma alternativa ao referido na subsecção 4.2.11.1 (execução – directa – para venda internacional ou no estrangeiro).

Se efectuar vendas recorrendo à execução indirecta de acordo com um dos métodos a seguir indicados, a empresa ferroviária deve respeitar as seguintes normas:

- Entrega electrónica de acordo com as regras da CIV (*Ticket On Departure*, bilhete a levantar à partida);
- *Manifest On List* (reserva registada) de acordo com as regras da CIV;
- Bilhete em formato A4 enviado por correio electrónico.

Os principais tipos de bilhete são os seguintes:

- Bilhete aberto (apenas a viagem);
- Bilhete aberto + reserva (viagem e reserva);
- Bilhete aberto + suplemento (viagem e suplemento);
- Bilhete aberto + reserva + suplemento (viagem, reserva e suplemento);
- Bilhete global (viagem e reserva).

O processo atrás descrito, e as informações utilizadas para o efeito, devem ser conformes com os documentos técnicos seguintes:

— B.6 (ver anexo III);

— B.7 (ver anexo III);

— A norma para o «Ticket On Departure» e o «Manifest On List» europeus encontram-se em fase de elaboração. Trata-se, por conseguinte, de uma questão em aberto e consta do anexo II.

4.2.11.3. Execução – directa – venda nacional

Ponto em aberto (ver anexo II).

4.2.11.4. Execução – indirecta – venda nacional

Ponto em aberto (ver anexo II).

4.2.12. Tratamento do fornecimento de informações na estação

O presente parâmetro fundamental estabelece a forma como o gestor da estação deve prestar informações aos clientes, na estação, sobre a circulação dos comboios.

As suas disposições são aplicáveis apenas em caso de renovação ou remodelação importante da instalação sonora ou de painéis de informação ou da instalação de equipamento de informação novo.

As disposições devem ser aplicadas, pelo menos, nas estações de paragem de comboios internacionais.

O parâmetro implica os seguintes processos:

4.2.12.1. O gestor da estação informa os clientes na estação

No que diz respeito às informações sobre a partida de comboios, o gestor da estação deve prestar aos clientes, nas estações, as seguintes informações:

— Tipo e/ou número do comboio;

— Estação ou estações de destino;

— Estações de paragem intermédias, se for o caso;

— Plataforma ou via;

— Hora de partida programada.

Em caso de alteração da informação relativa à partida de comboios, o gestor da estação deve prestar, pelo menos, as seguintes informações relativas aos comboios:

— Tipo e/ou número do comboio;

— Estação ou estações de destino;

— Hora de partida programada;

— Desvio em relação ao previsto.

No que diz respeito às informações relativas aos comboios que terminam viagem, o gestor da estação deve prestar, pelo menos, as seguintes informações:

- Estação ou estações de origem;
- Hora de chegada à estação terminal;
- Tipo e/ou número do comboio;
- Plataforma ou via de chegada.

Em caso de alteração da informação relativa aos comboios que terminam viagem, o gestor da estação deve prestar, pelo menos, as seguintes informações:

- Tipo e/ou número do comboio;
- Estação ou estações de origem;
- Hora de chegada programada;
- Desvio em relação ao previsto.

Os desvios em relação à programação compreendem, nomeadamente:

- Atrasos significativos;
- Mudança de plataforma ou via;
- Cancelamento total ou parcial do comboio;
- Alteração do itinerário do comboio.

Com base nos acordos estabelecidos com as empresas ferroviárias ou os gestores das infra-estruturas, o gestor da estação decide:

- O tipo do sistema de informação (sonoro ou visual);
- O momento em que será prestada a informação;
- O local da estação onde será instalado o sistema de informação.

Nos termos do acordo contratual, as empresas ferroviárias e os gestores das infra-estruturas devem entregar, em tempo útil, ao gestor da estação as informações relativas às alterações.

4.2.13. *Tratamento do fornecimento de informações a bordo*

O presente parâmetro fundamental estabelece a forma como a empresa ferroviária deve fornecer informações a bordo sobre a circulação do comboio.

As suas disposições são aplicáveis ao material circulante novo, renovado ou remodelado, no caso de renovação ou instalação de sistemas de informação (sonoro e/ou visual).

As disposições devem ser aplicadas, pelo menos, a todos os comboios internacionais.

O parâmetro implica os seguintes processos:

4.2.13.1. A empresa ferroviária informa os passageiros a bordo dos comboios

A empresa ferroviária deve fornecer as seguintes informações aos passageiros a bordo do comboio:

- Na estação de partida e nas principais estações de paragem intermédias;
- Tipo e/ou número do comboio;
- Destino ou destinos finais;
- Paragem em estações intermédias, se possível;
- Atraso significativo;
- Motivos do atraso, se conhecidos.

Antes da chegada a cada estação de paragem intermédia:

- Estação de paragem seguinte.

Antes da chegada à principal estação intermédia e à estação de destino:

- Estação de paragem seguinte;
- Hora de chegada prevista;
- Hora de chegada estimada e/ou eventual informação sobre atrasos;
- Principais serviços de ligação seguintes (ao critério da empresa ferroviária).

Cabe à empresa ferroviária decidir:

- O tipo de sistema de informação (sonoro e/ou visual);
- O momento em que deve ser prestada a informação;
- O local do comboio onde serão instalados os dispositivos de informação.

4.2.14. *Preparação do comboio*

O presente parâmetro fundamental estabelece a forma como a empresa ferroviária deve informar o gestor da infra-estrutura de que o comboio está pronto para aceder à rede, uma vez executadas todas as tarefas previstas na ETI Exploração, subsecção 4.2.3.3, ou quando o número do comboio tiver mudado.

As suas disposições são aplicáveis a todos os comboios da empresa ferroviária.

O parâmetro implica os seguintes processos:

4.2.14.1. Mensagem de «comboio pronto», para todos os comboios

A empresa ferroviária deve enviar a mensagem de «comboio pronto» ao gestor da infra-estrutura sempre que um comboio esteja pronto para aceder à rede pela primeira vez, a não ser que o gestor da infra-estrutura, ao abrigo de normas nacionais, aceite a tabela de horários como uma mensagem equivalente a «comboio pronto». Neste caso, a empresa ferroviária informará, o mais brevemente possível, o gestor da infra-estrutura e, se for caso disso, o gestor da estação, se o comboio não estiver pronto.

A mensagem deve compreender, pelo menos, os seguintes elementos:

- Número do comboio e/ou do canal horário;
- Indicação «comboio pronto», o que significa que o comboio foi preparado e está pronto a circular.

Na mesma mensagem podem ser transmitidas outras informações, tais como:

- Ponto de partida, com a hora para que foi requisitado o canal;
- Ponto de destino, com a hora prevista de chegada do comboio ao destino.

O processo atrás descrito, e as informações utilizadas para o efeito, devem ser no mínimo conformes com a mensagem de «comboio pronto» do documento técnico seguinte:

- B.30 (ver anexo III).

Além disso, podem utilizar-se outras normas para o mesmo efeito, se as partes tiverem celebrado um acordo específico que autorize a sua aplicação.

4.2.15. *Notificação e previsão da circulação do comboio*

O presente parâmetro fundamental estabelece o modelo de notificação de circulação do comboio e de previsão da circulação do comboio. O parâmetro especifica o processo de diálogo entre o gestor da infra-estrutura e a empresa ferroviária, bem como entre a empresa ferroviária e o gestor da estação, a fim de assegurar o intercâmbio de informações relativas à circulação do comboio e às previsões de circulação do comboio.

Este parâmetro estabelece também o modo como o gestor da infra-estrutura deve enviar, em tempo útil, as informações relativas à circulação do comboio à empresa ferroviária e ao gestor da infra-estrutura seguinte.

As informações relativas à circulação do comboio permitem conhecer a situação do comboio nos pontos de controlo definidos no contrato.

A previsão de circulação do comboio é utilizada para fornecer informações sobre a data/hora prevista nos pontos de previsão acordados por contrato. Esta mensagem deve ser enviada pelo gestor da infra-estrutura à empresa ferroviária e ao gestor da infra-estrutura seguinte. As informações relativas à previsão da circulação do comboio devem ser enviadas, em tempo útil, ao gestor da estação pela empresa ferroviária e/ou o gestor da infra-estrutura, nos termos do contrato estabelecido.

O contrato relativo ao canal horário deve especificar os pontos de controlo para a circulação do comboio.

Este parâmetro fundamental descreve o conteúdo das mensagens, mas não o processo de elaboração das previsões de circulação do comboio.

As suas disposições são aplicáveis a todos os comboios da empresa ferroviária.

O parâmetro implica os seguintes processos:

4.2.15.1. Notificação de circulação do comboio, para todos os comboios

O gestor da infra-estrutura deve enviar uma mensagem de notificação da circulação do comboio à empresa ferroviária. Este processo deve ser executado logo que o comboio chegue aos pontos de controlo contratualmente acordados para notificar a circulação do comboio. Um ponto de controlo acordado pode ser, entre outros, um ponto de transmissão, uma estação ou o destino final do comboio.

A mensagem deve compreender, pelo menos, os seguintes elementos:

- Número do comboio e/ou do canal horário (identificadores do comboio);
- Hora programada e hora real no ponto de controlo acordado;
- Identificação do ponto de controlo;
- *Status* (tipo de movimento) do comboio no ponto de controlo (chegada, partida, passagem, partida da estação de origem, chegada à estação de destino).

Na mesma mensagem podem ser transmitidas outras informações, tais como:

- Desvio (Δ), em minutos, em relação à hora programada;
- Motivo do atraso, se conhecido.

O processo atrás descrito, e as informações utilizadas para o efeito, devem ser conformes com a «mensagem de notificação da circulação do comboio» do documento técnico seguinte:

- B.30 (ver anexo III).

Além disso, podem utilizar-se outras normas para o mesmo efeito, se as partes tiverem celebrado um acordo específico que autorize a sua aplicação.

4.2.15.2. Previsão da circulação do comboio, para todos os comboios

O gestor da infra-estrutura deve enviar uma mensagem de «previsão da circulação do comboio» à empresa ferroviária.

Este processo deve ser executado logo que o comboio chegue aos pontos de controlo contratualmente acordados para comunicar uma previsão. Um ponto de previsão acordado pode ser, entre outros, um ponto de transmissão ou uma estação. A previsão de circulação do comboio pode também ser enviada antes de o comboio começar a circular. No caso de atrasos adicionais que ocorram entre dois pontos de controlo, a empresa ferroviária e o gestor da infra-estrutura devem determinar, por acordo, um limite a partir do qual deve ser enviada uma previsão inicial ou uma nova previsão. Se o atraso não for conhecido, o gestor da infra-estrutura deve enviar uma mensagem de perturbação do serviço (ver secção 4.2.16, «notificação de perturbação do serviço»).

A mensagem de previsão da circulação do comboio deve indicar a hora prevista de passagem nos pontos de previsão acordados.

As informações relativas à previsão da circulação do comboio devem ser enviadas, em tempo útil, ao gestor da estação pela empresa ferroviária e/ou o gestor da infra-estrutura, nos termos do contrato estabelecido.

O gestor da infra-estrutura deve enviar a mensagem ao gestor da infra-estrutura seguinte.

A mensagem deve compreender, pelo menos, os seguintes elementos:

- Número do comboio e/ou do canal horário (identificadores do comboio);
- Em relação a cada ponto de previsão acordado:
 - Hora programada e hora prevista;
 - Identificação do ponto de previsão acordado;
 - *Status* (tipo de movimento) do comboio no ponto de previsão acordado (chegada, partida, passagem, chegada à estação de destino).

Na mesma mensagem podem ser transmitidas outras informações, tais como:

- Desvio (Δ) estimado, em minutos, em relação à hora programada;
- Motivo do atraso, se conhecido.

O processo atrás descrito, e as informações utilizadas para o efeito, devem ser conformes com a «mensagem de previsão da circulação do comboio» do documento técnico seguinte:

- B.30 (ver anexo III).

Além disso, podem utilizar-se outras normas para o mesmo efeito, se as partes tiverem celebrado um acordo específico que autorize a sua aplicação.

4.2.16. Notificação de perturbação do serviço

O presente parâmetro fundamental estabelece a forma de tratamento, entre a empresa ferroviária e o gestor da infra-estrutura, das informações relativas à perturbação do serviço.

As suas disposições são aplicáveis a todos os comboios da empresa ferroviária.

Para efeitos do tratamento das reclamações dos passageiros, os dados relativos às perturbações do serviço devem estar à disposição das empresas ferroviárias, dos vendedores de bilhetes e/ou dos organismos públicos autorizados durante, pelo menos, doze meses depois de ter ocorrido a perturbação a que respeitam.

O parâmetro implica os seguintes processos:

4.2.16.1. Observações gerais

A empresa ferroviária deve informar o gestor da infra-estrutura sobre o estado operacional dos comboios, como definido no ponto 4.2.3.3.2 da ETI Exploração.

Se a circulação do comboio for interrompida, o gestor da infra-estrutura deve enviar a mensagem «interrupção da circulação do comboio», como descrito a seguir.

4.2.16.2. Mensagem de interrupção da circulação do comboio, para todos os comboios

Se a circulação do comboio for interrompida, o gestor da infra-estrutura deve enviar esta mensagem ao gestor da infra-estrutura seguinte e à empresa ou empresas ferroviárias interessadas.

Se a duração do atraso for conhecida, o gestor da infra-estrutura deve enviar uma mensagem de previsão da circulação do comboio (ver subsecção 4.2.15.2, «previsão da circulação do comboio»).

Os elementos principais desta mensagem são:

- Número do canal horário e/ou do comboio (identificadores do comboio);
- Identificação do local em que se encontra o comboio com base no local seguinte que figura no ficheiro de referência dos códigos de localização;
- Hora do início da interrupção;
- Data e hora programadas de partida do local;
- Código correspondente ao motivo da interrupção e/ou a descrição da mesma.

O processo atrás descrito, e as informações utilizadas para o efeito, devem ser conformes com a «mensagem de interrupção da circulação do comboio» do documento técnico seguinte:

- B.30 (ver anexo III).

Além disso, podem utilizar-se outras normas para o mesmo efeito, se as partes tiverem celebrado um acordo específico que autorize a sua aplicação.

4.2.17. *Tratamento dos dados horários de curto prazo*

O presente parâmetro fundamental estabelece a forma como deve ser tratada a requisição de canais horários a curto prazo pela «parte candidata ao acesso» e o gestor da infra-estrutura. As suas disposições são aplicáveis a todos os pedidos de canal horário a curto prazo.

Este parâmetro não inclui as questões de gestão do tráfego. O intervalo de tempo entre a requisição de um canal horário a curto prazo e a sua introdução na programação dos canais horários no âmbito da gestão do tráfego é objecto de acordo a nível local. Em caso de necessidade de transporte a curto prazo (por exemplo, comboio especial, comboio de desdobramento), deve ser possível obter um canal horário a curto prazo. Para o efeito, a parte candidata ao acesso, que requisita o canal horário a curto prazo, deve fornecer ao gestor da infra-estrutura todos os dados necessários, temporais e espaciais, relativos à circulação do comboio e todos os dados pertinentes a este respeito.

A nível europeu não está especificado um intervalo de tempo mínimo. O Directório da Rede pode definir intervalos mínimos.

Cada gestor de infra-estrutura é responsável pela adequação do canal horário na sua infra-estrutura, ao passo que a empresa ferroviária é obrigada a verificar as características do comboio em relação aos valores indicados nos dados relativos ao canal horário contratado.

Os vários cenários possíveis são indicados a seguir:

- Cenário A: a parte candidata ao acesso contacta os gestores de infra-estrutura interessados directamente (caso A) ou via balcão único (caso B), para organizar os canais horários para todo o itinerário. Neste caso, a parte candidata ao acesso tem de explorar igualmente o comboio no itinerário completo.
- Cenário B: cada parte candidata ao acesso envolvida na operação de transporte contacta directamente ou via balcão único os gestores de infra-estrutura interessados, para obter um canal horário para a secção do itinerário em que explora o comboio.

Em ambos os cenários, o procedimento de atribuição do canal horário a curto prazo assume a forma de diálogo entre a parte candidata ao acesso e o gestor da infra-estrutura, que compreende as seguintes mensagens:

- Mensagem de requisição de canal horário;
- Mensagem com os elementos do canal horário;
- Mensagem de indisponibilidade do canal horário;
- Mensagem de confirmação do canal horário;
- Mensagem de rejeição dos elementos do canal horário;
- Mensagem de cancelamento do canal horário;
- Mensagem de indisponibilidade do canal horário reservado;
- Mensagem de aviso de recepção.

No caso da circulação de comboios para os quais já foi requisitado e atribuído um canal horário, não é necessário repetir o pedido, excepto se o atraso exceder o valor contratualmente acordado pela empresa ferroviária e o gestor da infra-estrutura ou se a composição do comboio tiver sido alterada de tal forma que invalide o pedido de canal horário já existente.

As disposições deste parâmetro fundamental são aplicáveis ao tratamento dos canais horários de todos os comboios da empresa ferroviária, mas apenas se as partes envolvidas utilizarem aplicações telemáticas, na acepção do anexo II da Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁽¹⁾ para os pedidos de canal horário a curto prazo.

⁽¹⁾ JO L 75 de 15.3.2001, p. 29.

Nesse caso, o parâmetro implica os seguintes processos:

4.2.17.1. Mensagem de requisição de canal horário

Esta mensagem é enviada ao gestor da infra-estrutura pela parte candidata ao acesso, com o conteúdo essencial seguinte:

- Nome da parte candidata ao acesso que requisita o canal horário;
- Ponto de partida: o local em que se inicia o canal proposto;
- Hora de partida: a hora para que é requisitado o canal;
- Ponto de destino: o destino do comboio que utiliza o canal requisitado;
- Hora de chegada ao destino: a hora prevista de chegada do comboio ao destino;
- Secção do itinerário requisitada;
- Paragens intermédias ou outros pontos designados no canal horário proposto, com a indicação da hora de chegada do comboio aos pontos intermédios e de partida do comboio dos pontos intermédios. Se este campo não estiver preenchido, significa que não está prevista a paragem do comboio nesse ponto;
- Equipamentos do comboio, acordados e necessários, e os dados relativos à secção do itinerário;
- Velocidade máxima autorizada do comboio;
- Velocidade máxima com o(s) sistema(s) de controlo de comboios especificado(s) (nacional e internacional, e.g. LZB, ETCS);
- Para cada veículo de tracção: classe de tracção, variante técnica;
- Locomotiva de cauda (classe de tracção, variante técnica);
- Reboque-piloto;
- Comprimento total;
- Peso total;
- Carga máxima por eixo;
- Peso bruto por metro;
- Capacidade de frenagem (relação entre a potência de frenagem e o nível efectivo de frenagem);
- Tipo de freios (para a indicação da utilização de freios electromagnéticos);
- Sistema(s) de controlo de comboios especificado(s) (nacional e internacional);
- Anulação do freio de emergência;
- Sistema de radiocomunicações (e.g. GSM-R);
- Remessas especiais;
- Gabari de carga;
- Qualquer outro pré-requisito técnico que divirja das dimensões normalizadas (e.g. gabari de carga excepcional);
- Categoria do comboio;
- Qualquer dado específico necessário a nível local ou nacional para o tratamento do pedido de canal horário;
- Determinação das actividades que devem ser realizadas num determinado ponto intermédio ao longo do itinerário;

- Código da empresa ferroviária responsável pela circulação do comboio na secção do itinerário considerada;
- Código do gestor de infra-estrutura responsável pelo comboio na secção do itinerário considerada;
- Códigos da empresa ferroviária e do gestor da infra-estrutura responsáveis pela secção seguinte do itinerário, se for o caso.

O processo atrás descrito, e as informações utilizadas para o efeito, devem ser conformes com a «mensagem de requisição de canal horário» do documento técnico seguinte:

- B.30 (ver anexo III).

Além disso, podem utilizar-se outras normas para o mesmo efeito, se as partes tiverem celebrado um acordo específico que autorize a sua aplicação.

4.2.17.2. Mensagem com os elementos do canal horário

O gestor da infra-estrutura envia esta mensagem à parte candidata ao acesso em resposta ao pedido de canal horário, com o conteúdo principal seguinte:

- Nome da parte candidata ao acesso que requisita o canal horário;
- Ponto de partida: o local em que se inicia o canal;
- Hora de partida: a hora para que é requisitado o canal;
- Ponto de destino: o destino do comboio que utiliza o canal requisitado;
- Hora de chegada ao destino: a hora prevista de chegada do comboio ao destino;
- Secção do itinerário requisitada;
- Paragens intermédias ou outros pontos designados no canal horário proposto, com a indicação da hora de chegada do comboio aos pontos intermédios e de partida do comboio dos pontos intermédios. Se este campo não estiver preenchido, significa que não está prevista a paragem do comboio nesse ponto;
- Equipamentos do comboio, acordados e necessários, e os dados relativos à secção do itinerário;
- Velocidade máxima autorizada do comboio;
- Velocidade máxima com o(s) sistema(s) de controlo de comboios especificado(s) (nacional e internacional, e.g. LZB, ETCS);
- Para cada veículo de tracção: classe de tracção, variante técnica;
- Locomotiva de cauda (classe de tracção, variante técnica);
- Reboque-piloto;
- Comprimento total;
- Peso total;
- Carga máxima por eixo;
- Peso bruto por metro;
- Capacidade de frenagem (relação entre a potência de frenagem e o nível efectivo de frenagem);

- Tipo de freios (para a indicação de utilização de freios electromagnéticos);
- Sistema(s) de controlo de comboios especificado(s) (nacional e internacional);
- Anulação do freio de emergência;
- Sistema de radiocomunicações (e.g. GSM-R);
- Remessas especiais;
- Gabari de carga;
- Qualquer outro pré-requisito técnico que divirja das dimensões normalizadas (e.g. gabari de carga excepcional);
- Categoria do comboio;
- Qualquer dado específico necessário a nível local ou nacional para o tratamento do pedido de canal horário;
- Determinação das actividades que devem ser realizadas num determinado ponto intermédio ao longo do itinerário;
- Código da empresa ferroviária responsável pela circulação do comboio na secção do itinerário considerada;
- Código do gestor da infra-estrutura responsável pelo comboio na secção do itinerário considerada;
- Códigos da empresa ferroviária e do gestor da infra-estrutura responsáveis pela secção seguinte do itinerário, se for o caso.

O processo atrás descrito, e as informações utilizadas para o efeito, devem ser conformes com a «mensagem com os elementos do canal horário» do documento técnico seguinte:

- B.30 (ver anexo III).

Além disso, podem utilizar-se outras normas para o mesmo efeito, se as partes tiverem celebrado um acordo específico que autorize a sua aplicação.

4.2.17.3. Mensagem de indisponibilidade do canal horário

O gestor da infra-estrutura envia esta mensagem à parte candidata ao acesso em resposta ao pedido de canal horário, no caso de não haver canais horários disponíveis:

- Ponto de partida: o ponto de partida do comboio no canal horário;
- Ponto de destino do canal horário;
- Hora de partida do ponto de partida: hora para que é requisitado o canal;
- Indicação da indisponibilidade do canal;
- Motivo da indisponibilidade do canal.

Ao mesmo tempo que envia esta mensagem, ou logo que possível, o gestor da infra-estrutura deve enviar uma proposta alternativa sem exigir outro pedido por parte da empresa ferroviária (mensagem com os elementos do canal horário).

O processo atrás descrito, e as informações utilizadas para o efeito, devem ser conformes com a «mensagem de indisponibilidade do canal horário» do documento técnico seguinte:

- B.30 (ver anexo III).

Além disso, podem utilizar-se outras normas para o mesmo efeito, se as partes tiverem celebrado um acordo específico que autorize a sua aplicação.

4.2.17.4. Mensagem de confirmação do canal horário

A parte candidata ao acesso requerente utiliza esta mensagem para reservar ou confirmar o canal horário proposto pelo gestor da infra-estrutura:

- Número de identificação do canal horário;
- Ponto de partida: o ponto de partida do comboio no canal horário;
- Ponto de destino do canal horário,
- Hora de partida do ponto de partida: hora para que é requisitado o canal;
- Ponto de destino: o destino do comboio que utiliza o canal requisitado;
- Hora de chegada ao destino: a hora prevista de chegada do comboio ao destino;
- Indicação de que a parte candidata ao acesso aceitou o canal horário proposto.

O processo atrás descrito, e as informações utilizadas para o efeito, devem ser conformes com a «mensagem de confirmação do canal horário» do documento técnico seguinte:

- B.30 (ver anexo III).

Além disso, podem utilizar-se outras normas para o mesmo efeito, se as partes tiverem celebrado um acordo específico que autorize a sua aplicação.

4.2.17.5. Mensagem de rejeição dos elementos do canal horário

A parte candidata ao acesso requerente utiliza esta mensagem para rejeitar os elementos do canal horário propostos pelo gestor da infra-estrutura:

- Número de identificação do canal horário;
- Indicação da rejeição dos elementos do canal horário;
- Motivo da recusa do canal horário ou da alteração pedida pela parte candidata ao acesso;
- Ponto de partida: o ponto de partida do comboio no canal horário;
- Ponto de destino do canal horário;
- Hora de partida do ponto de partida: a hora para que é requisitado o canal horário;
- Ponto de destino: o destino do comboio que utiliza o canal requisitado;
- Hora de chegada ao destino: a hora prevista de chegada do comboio ao destino.

O processo atrás descrito, e as informações utilizadas para o efeito, devem ser conformes com a «mensagem de rejeição dos elementos do canal horário» do documento técnico seguinte:

- B.30 (ver anexo III).

Além disso, podem utilizar-se outras normas para o mesmo efeito, se as partes tiverem celebrado um acordo específico que autorize a sua aplicação.

4.2.17.6. Mensagem de cancelamento do canal horário

Esta mensagem é utilizada pela parte candidata ao acesso para cancelar um canal horário que havia reservado:

- Número de identificação do canal horário;
- Secção do itinerário objecto do cancelamento;
- Indicação do cancelamento do canal horário;
- Ponto de partida original: o ponto de partida do comboio no canal horário;
- Ponto de destino do canal horário;
- Hora de partida do ponto de partida original: a hora para que estava requisitado o canal;
- Ponto de destino original: o destino do comboio no canal requisitado;
- Hora de chegada ao destino original: a hora a que estava previsto o comboio proposto chegar ao destino.

O processo atrás descrito, e as informações utilizadas para o efeito, devem ser conformes com a «mensagem de cancelamento do canal horário» do documento técnico seguinte:

- B.30 (ver anexo III).

Além disso, podem utilizar-se outras normas para o mesmo efeito, se as partes tiverem celebrado um acordo específico que autorize a sua aplicação.

4.2.17.7. Mensagem de aviso de recepção

Esta mensagem é trocada entre os gestores das infra-estruturas e as partes candidatas ao acesso, quando a resposta a qualquer uma das mensagens anteriormente referidas não possa ser dada num intervalo de 5 minutos:

- Aviso de recepção: indica que o destinatário recebeu a mensagem e lhe dará o seguimento necessário.

O processo atrás descrito, e as informações utilizadas para o efeito, devem ser conformes com a «mensagem de aviso de recepção» do documento técnico seguinte:

- B.30 (ver anexo III).

Além disso, podem utilizar-se outras normas para o mesmo efeito, se as partes tiverem celebrado um acordo específico que autorize a sua aplicação.

4.2.17.8. Mensagem de indisponibilidade do canal horário reservado

O gestor da infra-estrutura utiliza esta mensagem para dar conhecimento à parte candidata ao acesso que um canal horário reservado deixou de estar disponível por um motivo importante, e.g. perturbação significativa. Conteúdo da mensagem:

- Número do canal horário;
- Número do comboio programado para o qual o canal horário deixa de estar disponível (se o gestor da infra-estrutura já conhecer o motivo);
- Ponto de partida original: o ponto de partida do comboio no canal horário;
- Ponto de destino do canal horário;
- Hora de partida do ponto de partida original: a hora para que estava requisitado o canal;

- Ponto de destino original: o destino do comboio no canal requisitado;
- Hora de chegada ao destino original: a hora a que estava previsto o comboio proposto chegar ao destino;
- Indicação do motivo da indisponibilidade.

O processo atrás descrito, e as informações utilizadas para o efeito, devem ser conformes com a «mensagem de indisponibilidade do canal horário reservado» do documento técnico seguinte:

- B.30 (ver anexo III).

Além disso, podem utilizar-se outras normas para o mesmo efeito, se as partes tiverem celebrado um acordo específico que autorize a sua aplicação.

4.2.18. *Qualidade dos dados e informações relacionados com a presente ETI*

4.2.18.1. *Prescrições*

Para efeitos do cumprimento dos requisitos da presente ETI, aplicam-se as disposições seguintes no que respeita à qualidade dos dados e das informações nela previstos.

Todos os destinatários da presente ETI são responsáveis por colocar à disposição de outras empresas ferroviárias, gestores de infra-estrutura e terceiros dados actualizados, coerentes precisos e completos, em tempo útil e no formato apropriado. Todos os intervenientes destinatários da presente ETI são responsáveis pela divulgação aos clientes (passageiros), a outras empresas ferroviárias, aos gestores de infra-estrutura e a terceiros de informações actualizadas, coerentes, precisas e completas, em tempo útil e com o conteúdo apropriado.

Sempre que os dados ou informações forem utilizados para satisfazer em simultâneo os requisitos de vários parâmetros fundamentais da presente ETI, os intervenientes destinatários da ETI devem assegurar que os dados e as informações comuns a estes parâmetros fundamentais são utilizados de forma coerente (exemplo: coerência entre i) os dados relativos aos horários e às tarifas ou ii) os dados relativos às tarifas e às reservas).

Sempre que as informações ou os dados forem fornecidos por vários intervenientes destinatários da presente ETI, estes devem assegurar, em conjunto, que a parte comum dos dados ou informações fornecidas é actualizada, coerente, precisa, completa e compatível (exemplo, as informações comunicadas relativas aos horários da empresa ferroviária A e da empresa ferroviária B devem ser coerentes, a fim de garantir a sua correspondência na fronteira, etc.).

Sempre que forem utilizados dados ou informações de referência para satisfazer os requisitos da presente ETI, os intervenientes destinatários da ETI devem garantir a coerência dos dados ou informações de referência com os dados ou informações previstos nos parâmetros fundamentais da presente ETI (exemplos: coerência entre i) os códigos de referência de localização e as informações sobre a circulação do comboio, ou ii) os códigos de referência da empresa ferroviária e a execução, etc.).

A qualidade dos dados e informações fornecidos pelos intervenientes para efeitos da presente ETI deve ser de um nível que permita aos intervenientes destinatários da ETI emitirem bilhetes em conformidade com o disposto no artigo 10.º do Regulamento relativo aos direitos e obrigações dos passageiros ferroviários.

A qualidade dos dados e informações fornecidos pelos intervenientes para efeitos da presente ETI deve ser de um nível que permita aos intervenientes destinatários da ETI prestarem informações em conformidade com o disposto no artigo 10.º e no anexo II do Regulamento relativo aos direitos e obrigações dos passageiros ferroviários.

4.2.19. *Ficheiros de referência e bases de dados*

4.2.19.1. *Ficheiros de referência*

Para a exploração de comboios de passageiros na rede europeia, devem estar disponíveis os ficheiros de referência a seguir enumerados, os quais devem ser acessíveis a todos os prestadores de serviços (gestores de infra-estrutura, empresas ferroviárias, terceiros autorizados e gestores de estação). Os dados devem representar a situação real em qualquer momento.

A Agência Ferroviária Europeia armazenará e manterá centralmente os códigos unívocos dos seguintes dados de referência:

- Ficheiro de referência da codificação de todos os gestores de infra-estrutura, empresas ferroviárias, gestores de estação e prestadores de serviços
- Ficheiro de referência dos códigos de localização
- Ficheiro de referência dos sistemas de comando existentes
- Ficheiro de referência dos tipos de locomotivas
- Ficheiro de referência das oficinas de manutenção europeias
- Ficheiro de referência dos sistemas de reserva europeus
- Ficheiro de referência dos códigos utilizados para o intercâmbio de horários
- Ficheiro de referência dos códigos utilizados para o intercâmbio de tarifas
- Catálogo do conjunto de dados para mensagens
- Directório das listas de códigos
- Qualquer outro ficheiro ou lista de códigos necessários para a utilização dos documentos técnicos que constam nos anexos (a definir na fase 1).

Quando um ficheiro de referência deva ser utilizado em comum com a ETI Aplicações Telemáticas para o Transporte de Mercadorias, a sua concepção e utilização devem ser tão convergentes quanto possível com a ETI ATTM em vigor, a fim de otimizar as sinergias.

4.2.19.2. Requisitos adicionais das bases de dados

Nas rubricas que se seguem, são enumerados os requisitos adicionais a que devem obedecer as várias bases de dados.

1. Autenticação

A base de dados deve incorporar um mecanismo de autenticação prévia dos utilizadores para que estes a ela possam ter acesso.

2. Segurança

A base de dados deve acautelar a protecção dos dados, na forma de controlo do acesso. Não é exigida a cifragem do conteúdo dos dados.

3. ACID

A base de dados deve acautelar o princípio ACID (atomicidade, coerência, isolamento, durabilidade).

4. Controlo do acesso

A base de dados deve permitir que os utilizadores ou sistemas autorizados acedam aos dados. O controlo de acesso deve existir a todos os níveis, mesmo ao de cada atributo elementar de um registo. A base de dados deve incorporar um mecanismo de controlo de acesso configurável e baseado em perfis para efeitos da inserção, actualização ou supressão de registos.

5. Rastreabilidade

A base de dados deve incorporar o registo de todas as operações realizadas, a fim de se poder rastrear o perfil de cada entrada (autor, objecto e momento da modificação).

6. Sistema de bloqueio

O sistema de bloqueio da base de dados deve permitir o acesso aos dados mesmo que outros utilizadores estejam a editar registos.

7. Acesso múltiplo

A base de dados deve permitir o acesso simultâneo de vários utilizadores e sistemas.

8. Fiabilidade

A fiabilidade da base de dados deve assegurar a disponibilidade exigida.

9. Disponibilidade

A base de dados deve apresentar o nível de disponibilidade suficiente para a natureza dos dados e dos processos comerciais que nela são tratados.

10. Manutibilidade

A manutibilidade da base de dados deve assegurar a disponibilidade exigida.

11. Segurança operacional

Não há correlação entre as bases de dados propriamente ditas e a segurança operacional. Os aspectos de segurança não são, pois, relevantes. Isto não significa, todavia, que os dados – por exemplo, dados errados ou obsoletos – não possam ter repercussões na segurança da exploração de um comboio.

12. Compatibilidade

A base de dados deve incorporar uma linguagem de tratamento dos dados generalizadamente aceite, por exemplo, SQL ou XQL.

13. Função de importação

A base de dados deve incorporar uma função que permita a importação de dados formatados para a alimentar, em lugar da introdução manual.

14. Função de exportação

A base de dados deve incorporar uma função que permita a exportação da totalidade ou parte do seu conteúdo na forma de dados formatados.

15. Campos obrigatórios

A base de dados deve incorporar campos obrigatórios, a preencher antes da aceitação de um registo na base.

16. Verificação de plausibilidade

A base de dados deve incorporar um mecanismo configurável que permita a verificação da plausibilidade antes da aceitação de operações de inserção, actualização ou supressão de registos.

17. Tempo de resposta

A base de dados deve ter um tempo de resposta que permita aos utilizadores a inserção, actualização ou supressão de registos em tempo útil.

18. Desempenho

Os ficheiros de referência e as bases de dados devem aceitar de uma forma eficiente o número de interrogações necessário para permitir a execução efectiva de todos os movimentos de comboios abrangidos pelas disposições da presente ETI.

19. Capacidade

A base de dados deve ter capacidade para armazenar os dados pertinentes de todos os veículos de passageiros e da rede. Deve ser possível aumentar a capacidade por meios simples (por exemplo, aumento da capacidade de armazenamento e do número de computadores). O aumento da capacidade não deve obrigar à substituição do subsistema.

20. Dados históricos

A base de dados deve possibilitar a gestão dos dados históricos, isto é, disponibilizar os dados já transferidos para um arquivo.

21. Sistema de cópias de segurança (*Back-up*)

Deve ser instalado um sistema de cópias de segurança que garanta a recuperação da totalidade dos dados registados num dia (24 horas).

22. Aspectos comerciais

O sistema utilizado deve ser um produto comercial (COTS) ou do domínio público (fonte aberta).

23. Privacidade

A base de dados deve satisfazer os requisitos de privacidade estabelecidos pelo Estado-Membro em que a empresa que presta o serviço se encontra domiciliada.

4.2.20. *Transmissão electrónica de documentos*

A secção 4.2.21 (funcionamento em rede e comunicação) descreve a rede de comunicações a utilizar para o intercâmbio de dados. Essa rede e as medidas de segurança descritas permitem todo o tipo de métodos de comunicação em rede: correio electrónico, transferência de ficheiros (ftp, http), etc. Os participantes no intercâmbio de informação podem, portanto, decidir eles próprios o método a utilizar para a transmissão electrónica de documentos e optar, por exemplo, pelo protocolo de transferência de ficheiros (FTP).

4.2.21. *Funcionamento em rede e comunicação*

4.2.21.1. *Arquitectura geral*

Este subsistema irá assistir, com a passagem do tempo, ao crescimento e interacção de uma vasta e complexa comunidade telemática de interoperabilidade ferroviária, com milhares de participantes (empresas ferroviárias, gestores de infra-estrutura, terceiros como os retalhistas e os organismos públicos, etc.) que entrarão em concorrência e/ou cooperarão para servir os interesses do mercado.

A infra-estrutura de rede e de comunicação que sustentará esta comunidade de interoperabilidade ferroviária terá por base uma «arquitectura de intercâmbio de informação» comum, conhecida de todos os participantes e por eles adoptada.

A «arquitectura de intercâmbio de informação» proposta:

- está concebida de forma a conciliar modelos heterogéneos de informação através da transformação semântica dos dados trocados entre os sistemas e da conciliação das divergências entre os processos comerciais e os protocolos a nível das aplicações;
- tem um impacto mínimo nas arquitecturas informáticas existentes utilizadas por cada participante;
- salvaguarda os investimentos já realizados em tecnologias da informação.

As arquitecturas de intercâmbio de informação favorecem sobretudo a interacção posto-a-posto dos participantes, ao mesmo tempo que garantem a integridade e a coerência gerais da comunidade de interoperabilidade ferroviária oferecendo um conjunto de serviços centralizados.

Um modelo de interacção posto-a-posto permite otimizar a distribuição dos custos entre os diferentes participantes com base na utilização efectiva e, em geral, apresentará menos problemas de redimensionamento.

4.2.21.2. *Rede*

A rede deve garantir o nível necessário de segurança, redundância, controlo de tráfego, instrumentos estatísticos, aumento da largura de banda, a acessibilidade aos utilizadores e uma gestão eficiente.

«Rede» significa, no presente contexto, o método e a filosofia da comunicação e não a rede física.

A interoperabilidade ferroviária assenta numa «arquitetura de intercâmbio de informação», conhecida de todos os participantes e por todos adoptada, incentivando a adesão de novos participantes, em especial os clientes, e reduzindo os obstáculos que se lhe opõem.

O repositório central é primeiramente pesquisado com o fim de obter meta-informação, como a identidade do posto (participante) sobre o qual há informações armazenadas, ou para verificar as credenciais de segurança. Seguidamente, os intervenientes envolvidos entram em comunicação posto-a-posto.

4.2.21.3. Protocolos

Só podem ser utilizados para os desenvolvimentos os protocolos que fazem parte do conjunto de protocolos da Internet (geralmente conhecidos como TCP/IP, UDP/IP, etc.).

4.2.21.4. Segurança

Para além do nível de segurança garantido ao nível da rede (ver subsecção 4.2.21.2, «rede»), pode obter-se um nível de segurança suplementar para os dados sensíveis mediante uma combinação de cifragem, sistema de certificação e tecnologias VPN (*Virtual Private Network*).

4.2.21.5. Cifragem

Pode utilizar-se uma cifragem assimétrica ou simétrica para a transmissão e armazenamento de dados, consoante as necessidades de exploração. Para o efeito, há que implementar uma infra-estrutura de chave pública (PKI).

4.2.21.6. Repositório central

O repositório central deve abranger:

- Os metadados (dados estruturados que descrevem o conteúdo das mensagens);
- A lista dos endereços electrónicos em que os participantes destinatários da presente ETI autorizam outros participantes a obter informações ou dados em conformidade com as disposições da mesma;
- A cifragem;
- A autenticação;
- O directório (lista telefónica) que contém toda a informação relativa aos participantes no intercâmbio de mensagens e de dados.

Quando o repositório central deva ser utilizado em comum com a ETI ATTM, a sua expansão e alteração devem ser tão convergentes quanto possível com a ETI ATTM em vigor, a fim de otimizar as sinergias.

4.2.21.7. Interface comum para a comunicação entre as empresas ferroviárias e/ou os gestores das infra-estruturas

A interface comum é obrigatória para cada participante aderente à comunidade de interoperabilidade ferroviária.

A interface comum deve poder assegurar o tratamento dos seguintes aspectos:

- formatação das mensagens emitidas em conformidade com os metadados;
- assinatura e cifragem das mensagens emitidas;
- endereçamento das mensagens emitidas;
- verificação da autenticidade das mensagens recebidas;
- decifração das mensagens recebidas;
- verificação da conformidade das mensagens recebidas com os metadados;
- o acesso único comum às várias bases de dados.

Cada posto da interface comum deve ter acesso a todos os dados exigidos nos termos da ETI na posse das empresas ferroviárias, dos gestores das infra-estruturas, etc., quer as bases de dados pertinentes sejam centralizadas ou descentralizadas. Com base nos resultados da verificação da autenticidade das mensagens recebidas, pode implementar-se um nível mínimo de reconhecimento das mensagens:

- i) positivo: enviar aviso de recepção positivo;
- ii) negativo: enviar aviso de recepção negativo.

A interface comum utiliza as informações do repositório central para gerir as funções supramencionadas.

Um participante que faça uso de uma duplicação (*mirror*) local do repositório central deve garantir, pelos seus próprios meios, que a duplicação será uma cópia exacta e actualizada do repositório central.

Quando a interface comum deva ser utilizada em comum com a ETI ATTM, o seu desenvolvimento e alteração devem ser tão convergentes quanto possível com a ETI ATTM em vigor, a fim de otimizar as sinergias.

4.2.22. Gestão das ligações com outros modos de transporte

Para gerir as ligações com os outros modos de transporte, convém aplicar as normas seguintes para o fornecimento e intercâmbio de informações com outros modos de transporte:

- Para o intercâmbio de informações relativas aos horários entre as empresas ferroviárias e os outros modos de transporte: as normas EN 12896 («Transmodel») e EN TC 278 WI 00278207 («IFOPT - Identificação de objectos fixos no transporte público»);
- Para o intercâmbio de dados horários específicos, as normas técnicas (*Extensible Markup Language*) e protocolos XML assentes na «Transmodel», em especial a norma EN 15531 («SIRI», *Service Interface for Real-time Information relating to public transport operations*) para o intercâmbio de horários em tempo real e a norma EN TC 278 WI 00278207 («IFOPT») para o intercâmbio de dados relativos às paragens e às estações.
- Para o intercâmbio de dados tarifários: esta norma é ainda um ponto em aberto (ver anexo II - lista de pontos em aberto).

4.3. Especificações funcionais e técnicas das interfaces

Do ponto de vista da compatibilidade técnica, as interfaces do subsistema «aplicações telemáticas para os serviços de passageiros» com os outros subsistemas estão descritas nos pontos seguintes.

4.3.1. Interfaces com o subsistema «material circulante»

Quadro 1

Interfaces com o subsistema «material circulante»

Interface	Referência à presente ETI	Referência à ETI Material Circulante do sistema ferroviário convencional
Painéis de informação (a bordo)	4.2.13 Tratamento do fornecimento de informações a bordo	4.2.5 Informações aos clientes (PMR)
Instalação sonora	4.2.13 Tratamento do fornecimento de informações a bordo	4.2.5 Informações aos clientes (PMR)
		4.2.5.2 Instalação sonora para comunicações aos passageiros

4.3.2. *Interfaces com o subsistema «aplicações telemáticas para o transporte de mercadorias»*

Quadro 2

Interfaces com o subsistema «aplicações telemáticas para o transporte de mercadorias»

Interface	Referência à presente ETI	Referência à ETI ATTМ do sistema ferroviário convencional
Comboio pronto	4.2.14.1 Mensagem de comboio pronto, para todos os comboios	4.2.3.5 Mensagem de comboio pronto
Previsão da circulação do comboio	4.2.15.2 Previsão da circulação do comboio, para todos os comboios	4.2.4.2 Mensagem de previsão da circulação do comboio
Notificação de circulação do comboio	4.2.15.1 Notificação da circulação do comboio, para todos os comboios	4.2.4.3 Mensagem de notificação da circulação do comboio
Notificação de interrupção da circulação do comboio à empresa ferroviária	4.2.16.2 Mensagem de interrupção da circulação do comboio, para todos os comboios	4.2.5.2 Mensagem de interrupção de circulação do comboio
Tratamento dos dados relativos aos horários a curto prazo	4.2.17 Tratamento dos dados horários de curto prazo	4.2.2 Pedido de canal horário
Interface comum	4.2.21.7 Interface comum para comunicação entre EF/GI	4.2.14.7 Interface comum para a comunicação EF/GI
Repositório central	4.2.21.6 Repositório central	4.2.14.6 Repositório central
Ficheiros de referência	4.2.19.1 Ficheiros de referência	4.2.12.1 Ficheiros de referência

4.4. **Regras de exploração**

À luz dos requisitos essenciais enunciados no capítulo 3, são as seguintes as regras de exploração do subsistema objecto da presente ETI:

4.4.1. *Qualidade dos dados*

Para garantir a qualidade dos dados, o emissor de uma mensagem no âmbito da presente ETI será responsável pela exactidão dos dados nela contidos no momento do envio. Se nas bases de dados previstas na presente ETI estiverem disponíveis dados fonte utilizáveis para garantir a qualidade dos dados, devem utilizar-se os dados das bases a fim de garantir a qualidade.

Se nas bases de dados previstas na presente ETI não estiverem disponíveis dados fonte utilizáveis para garantir a qualidade dos dados, o emissor da mensagem deve proceder às verificações necessárias para garantir a qualidade dos dados com os seus próprios recursos.

A garantia de qualidade dos dados passa pela sua comparação com os dados contidos nas bases previstas na presente ETI e, se necessário, pela verificação da sua lógica, a fim de assegurar a prontidão e a continuidade dos dados e das mensagens.

Os dados são de qualidade elevada se apropriados para os fins em vista, o que significa que:

- estão isentos de erros: são acessíveis, exactos, atempados, completos, coerentes com outras fontes, etc.,
- apresentam as características desejadas: são pertinentes, exaustivos, suficientemente pormenorizados, de fácil consulta e interpretação, etc.

A qualidade dos dados assenta fundamentalmente nos seguintes critérios:

- Exactidão
- Exaustividade
- Consistência
- Prontidão.

Exactidão

A informação (dados) necessária deve ser captada da forma mais económica. Isto só é possível se os dados primários forem registados apenas uma vez. Por conseguinte, estes dados devem ser introduzidos no sistema tão próximo quanto possível da sua fonte, para que possam ser plenamente integrados em qualquer operação de tratamento ulterior.

Exaustividade

Antes do envio de uma mensagem, a sua exaustividade e sintaxe devem ser verificadas com base nos metadados. Isto evita também a circulação de informações desnecessárias na rede.

A exaustividade das mensagens recebidas deve também ser verificada com base nos metadados.

Consistência

Devem ser aplicadas as regras comerciais, a fim de garantir a consistência. As entradas duplas deverão ser evitadas e o detentor dos dados claramente identificado.

A aplicação destas regras depende da sua complexidade. Tratando-se de regras simples, são suficientes as restrições e os mecanismos de disparo (*triggers*) da base de dados. Tratando-se de regras mais complexas, que exigem dados provenientes de várias tabelas, devem ser aplicados procedimentos de validação que verifiquem a consistência da versão utilizada antes de serem gerados os dados de interface e a nova versão se tornar operacional. Deve garantir-se que a validação dos dados transferidos respeita as regras comerciais definidas.

Prontidão

O fornecimento da informação a tempo é um aspecto importante. Como o mecanismo de desencadeamento da acção de armazenamento dos dados ou de envio da mensagem é activado directamente em função da ocorrência pelo sistema TI, a prontidão não é problema se a concepção do sistema servir as necessidades do processo comercial. Na maioria dos casos, todavia, o processo de envio de uma mensagem é iniciado por um operador ou tem por base, pelo menos, um *input* adicional de um operador. Para responder ao critério de prontidão e também para garantir a exactidão dos dados contidos nas mensagens enviadas automaticamente pelo sistema, a actualização dos dados deve ser feita logo que possível.

O tempo de resposta a interrogações deve ser abordado nas especificações informáticas pormenorizadas para as diversas aplicações e os diferentes tipos de utilizadores. A actualização e a troca de dados devem ser feitas logo que possível.

Medida da qualidade dos dados

As especificações informáticas (TI) pormenorizadas devem determinar percentagens adequadas para:

- a exaustividade dos dados (percentagem de campos de dados preenchidos) e a consistência dos dados (percentagem de correspondência dos dados inscritos em tabelas/ficheiros/registos)
- a prontidão (percentagem de dados disponibilizados num intervalo de tempo limite especificado)
- a exactidão exigida (percentagem de dados armazenados que estão correctos face aos dados reais).

4.4.2. Gestão do repositório central

As funções do repositório central estão definidas na subsecção 4.2.21.6 (repositório central). A fim de garantir a qualidade dos dados, a entidade operadora do repositório central deve ser responsável pela actualização e pela qualidade dos metadados e do directório, bem como pela administração do controlo de acesso. A qualidade dos metadados, em termos da exaustividade, consistência, prontidão e exactidão, deve permitir o funcionamento adequado para efeitos da presente ETI.

4.5. Regras de manutenção

À luz dos requisitos essenciais enunciados no capítulo 3, são as seguintes as regras de manutenção do subsistema objecto da presente ETI:

A qualidade do serviço de transporte deve ser garantida, mesmo em caso de corrupção de dados ou de avaria total ou parcial do equipamento de tratamento de dados. É aconselhável, portanto, instalar sistemas redundantes ou computadores com alto grau de fiabilidade, que garantam a continuidade do serviço durante os períodos de manutenção.

Os aspectos ligados à manutenção das várias bases de dados são abordados na subsecção 4.2.19.2 (requisitos adicionais das bases de dados), pontos 10 e 21.

4.6. **Qualificações profissionais**

As qualificações profissionais do pessoal exigidas para a exploração e manutenção do subsistema e para a aplicação da presente ETI são as seguintes:

A aplicação da presente ETI não exige a instalação de equipamento e programas informáticos novos, com novos funcionários. Exigirá apenas alterações, actualizações, ou extensões funcionais das operações que o pessoal existente já efectua. Não estão previstos, pois, requisitos adicionais às disposições nacionais e europeias relativas às qualificações profissionais já existentes nesta matéria.

A ser necessária, uma formação de actualização de conhecimentos não deverá consistir apenas na demonstração de como se trabalha com o equipamento. O pessoal deve conhecer e compreender o papel específico que desempenha no processo global das operações de transporte. Deve, em particular, estar ciente da necessidade de um contínuo alto nível de desempenho, visto este ser um factor decisivo para garantir a fiabilidade da informação a tratar numa fase ulterior do processo.

As qualificações profissionais exigidas para efeitos da composição e exploração dos comboios estão definidas na ETI Exploração e Gestão do Tráfego.

4.7. **Protecção da saúde e segurança**

As condições de protecção da saúde e de segurança do pessoal exigidas para a exploração e manutenção do subsistema e para a aplicação da presente ETI são as seguintes:

Não estão previstos requisitos adicionais às disposições nacionais e europeias já existentes nesta matéria.

4.8. **Registos dos tipos de veículos autorizados e da infra-estrutura**

Nos termos do artigo 34.º, n.º 1, da Directiva 2008/57/CE, «a Agência cria e conserva um registo de tipos de veículos ferroviários autorizados pelos Estados-Membros a entrarem em serviço na rede ferroviária da Comunidade». Nos termos do artigo 35.º, n.º 1, da Directiva 2008/57/CE, «cada Estado-Membro assegura a publicação e actualização de um registo da infra-estrutura».

Atendendo a que são actualizados e publicados anualmente, estes registos não têm utilidade para o subsistema «aplicações telemáticas para os serviços de passageiros». Assim, não há nada relacionado com a presente ETI a inscrever nesses registos.

5. **COMPONENTES DA INTEROPERABILIDADE**

5.1. **Definição**

De acordo com o artigo 2.º, alínea f), da Directiva 2008/57/CE, são «componentes de interoperabilidade»: qualquer componente elementar, grupo de componentes, subconjunto ou conjunto completo de materiais incorporados ou destinados a serem incorporados num subsistema do qual dependa, directa ou indirectamente, a interoperabilidade do sistema ferroviário. A noção de «componente» abrange tanto os objectos materiais como os imateriais, tais como os programas informáticos (*software*).

5.2. **Lista de componentes**

A Directiva 2008/57/CE contém disposições aplicáveis aos componentes de interoperabilidade.

Não estão definidos componentes de interoperabilidade para o subsistema «aplicações telemáticas para os serviços de passageiros».

Para efeitos da aplicação da presente ETI, apenas é necessário equipamento informático corrente, sem quaisquer requisitos específicos de interoperabilidade no meio ferroviário. Isto é válido quer para o equipamento informático quer para os programas informáticos correntes utilizados, como o sistema operativo e as bases de dados. O programa informático de aplicação é próprio de cada utilizador e pode ser adaptado e aperfeiçoado de acordo com as necessidades e a funcionalidade pretendida. A «arquitectura de integração de aplicações» proposta assume que as aplicações poderão não dispor todas do mesmo modelo de informação interno. Por integração de aplicações entende-se o processo de pôr a funcionar em conjunto aplicações de diferentes origens.

5.3. Especificações e desempenho dos componentes

Ver o subcapítulo 5.2. Não pertinente para presente ETI.

6. AVALIAÇÃO DA CONFORMIDADE DOS COMPONENTES E/OU DA SUA APTIDÃO PARA UTILIZAÇÃO E VERIFICAÇÃO DO SUBSISTEMA

6.1. Componentes de interoperabilidade

6.1.1. Procedimentos de avaliação

Não pertinente para a presente ETI.

6.1.2. Módulos

Não pertinente para a presente ETI relativa ao subsistema «aplicações telemáticas para o transporte de passageiros».

6.2. Subsistema «aplicações telemáticas para os serviços de passageiros»

Nos termos do anexo II da Directiva 2008/57/CE, os subsistemas dividem-se em domínios de carácter estrutural e funcional. A avaliação da conformidade é obrigatória no âmbito das ETI do domínio estrutural. O subsistema «aplicações telemáticas para os serviços de passageiros» inscreve-se no domínio funcional, pelo que a presente ETI não prescreve nenhum módulo de avaliação da conformidade.

7. APLICAÇÃO

7.1. Introdução

A presente ETI refere-se ao subsistema «aplicações telemáticas para os serviços de passageiros». Nos termos do anexo II da Directiva 2008/57/CE, este subsistema é funcional. Assim, a aplicação da presente ETI não assenta no conceito de subsistema novo, renovado ou readaptado, como é habitual no caso das ETI relativas a subsistemas estruturais, salvo especificação em contrário na presente ETI.

A ETI será aplicada por fases:

- Fase 1: especificações informáticas pormenorizadas, plano de administração e plano director;
- Fase 2: desenvolvimento;
- Fase 3: operacionalização.

7.2. Fase 1 – Especificações informáticas pormenorizadas, plano de administração e plano director

A fase 1 tem três objectivos:

1. Definir o sistema de intercâmbio de dados (a seguir, «o sistema»), que consiste nos componentes comuns e na interconexão dos sistemas de informação e comunicação das partes interessadas, capaz de satisfazer os requisitos do presente regulamento.
2. Confirmar a viabilidade técnica e económica do sistema.
3. Estabelecer o plano das actividades consideradas necessárias para implementar o sistema, incluindo metas adequadas para o acompanhamento do progresso da sua implementação pela Comissão, pela Agência Ferroviária Europeia, pelos Estados-Membros e pelas partes interessadas.

7.2.1. Administração do projecto da fase 1

A Comissão criará um comité director, o mais tardar um mês após a publicação do presente regulamento no *Jornal Oficial da União Europeia*, constituído por:

- organismos representativos do sector ferroviário que actuem ao nível europeu, tal como previsto no artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 881/2004, («os organismos representativos do sector ferroviário»),

- um representante dos vendedores de bilhetes,
- um representante dos passageiros europeus,
- a Agência Ferroviária Europeia e
- a Comissão.

O comité director será copresidido pela Comissão e por uma pessoa nomeada pelos organismos representativos do sector ferroviário. A Comissão elaborará o projecto de regulamento interno do comité director, com a assistência dos membros deste, sendo o regulamento aprovado depois pelo comité. As decisões tomadas devem ser transparentes e devidamente fundamentadas do ponto de vista técnico e económico.

Os membros do comité director podem propor ao comité a participação de outras organizações, na qualidade de observadores, se houver razões técnicas e organizacionais válidas que o justifiquem.

7.2.2. *Funções e responsabilidades*

7.2.2.1. Partes interessadas

1. Uma equipa de projecto, criada pelos organismos representativos do sector ferroviário e na qual deve ter assento um representante dos vendedores de bilhetes, elaborará as especificações informáticas pormenorizadas, o plano de administração e o plano director, com base num programa de trabalho aprovado pelo comité director.
2. A equipa de projecto deve criar os grupos de trabalho necessários, que reúnam as competências específicas da Agência Ferroviária Europeia, das empresas ferroviárias, dos gestores de infra-estrutura, dos gestores de estação, dos representantes dos vendedores de bilhetes e dos passageiros.
3. A equipa de projecto deve conduzir todo o projecto de forma transparente e as actas, documentos e prestações concretas produzidas pela equipa de projecto e pelos seus grupos de trabalho devem estar sempre à disposição da Comissão e da Agência Ferroviária Europeia.
4. A equipa de projecto deve apresentar ao comité director relatórios mensais sobre os progressos realizados e tomar em consideração as decisões deste último. A estrutura e o conteúdo do relatório serão aprovados pelo comité director na reunião de arranque do projecto.
5. A equipa de projecto deve fornecer informações às empresas ferroviárias, gestores de infra-estrutura, gestores de estação, representantes dos vendedores de bilhetes e representantes dos passageiros e consultá-los sempre que oportuno. Deve prestar especial atenção às pequenas empresas ferroviárias e às empresas ferroviárias que não são membros de organismos representativos do sector ferroviário, mantendo-as informadas e consultando-as.
6. As empresas ferroviárias, os gestores de infra-estrutura, os gestores de estação, os representantes dos vendedores de bilhetes e os representantes dos passageiros devem contribuir para o projecto prestando informações e contributos funcionais e técnicos específicos sempre que solicitados para tal pela equipa do projecto.

7.2.2.2. Agência Ferroviária Europeia

1. A Agência Ferroviária Europeia acompanhará e avaliará o estabelecimento das especificações informáticas pormenorizadas, da administração e do plano director, com vista a determinar se os objectivos traçados foram alcançados.
2. A Agência Ferroviária Europeia apresentará à Comissão uma recomendação sobre as especificações informáticas pormenorizadas, a administração e o plano director.

7.2.2.3. Comissão

1. A Comissão indicará à equipa do projecto a lista dos organismos a associar ao projecto.

2. Recebidas as especificações informáticas pormenorizadas, o plano de administração e o plano director, a Comissão procederá à sua avaliação com base na recomendação da Agência Ferroviária Europeia e, à luz dessa avaliação, tomará as medidas necessárias para alterar a presente ETI.
3. A Comissão manterá os Estados-Membros informados através do comité instituído pelo artigo 29.º, n.º 1, da Directiva 2008/57/CE.

7.2.3. *Prestações concretas*

As especificações informáticas pormenorizadas devem descrever o sistema e indicar de forma clara e inequívoca o modo como o sistema cumprirá com os requisitos da presente ETI. A elaboração dessas especificações requer uma análise sistemática das questões técnicas, operacionais, económicas e institucionais subjacentes ao processo de aplicação da ETI. Por conseguinte, as prestações incluirão, nomeadamente, os seguintes elementos:

1. As especificações funcionais, técnicas e de desempenho, os dados conexos, bem como os requisitos aplicáveis às interfaces e as exigências em matéria de segurança e qualidade.
2. O plano geral da arquitectura do sistema. O plano deve descrever a forma de interacção e de adaptação recíproca dos componentes. A arquitectura do sistema deve ter por base a análise de configurações do sistema capazes de integrar os recursos informáticos já existentes, garantindo simultaneamente a funcionalidade e o desempenho pretendidos.

O plano director incluirá os seguintes elementos:

1. A identificação das actividades necessárias para implementar o sistema.
2. Uma estratégia de migração por etapas, que favoreça a obtenção de resultados intermédios concretos e verificáveis, do quadro actual dos sistemas de informação e comunicação das partes interessadas ao sistema propriamente dito.
3. O plano pormenorizado das várias etapas.
4. A avaliação do risco das fases cruciais do plano director.
5. A avaliação dos custos totais do ciclo de vida associados à operacionalização e exploração do sistema, bem como um plano de investimento e a análise custo/benefício pertinente.

O plano de administração incluirá a identificação das estruturas, métodos e procedimentos de administração necessários para apoiar o desenvolvimento e a validação do sistema e a sua posterior operacionalização, bem como a sua exploração e gestão ao longo do ciclo de vida (incluindo a gestão de conflitos entre as partes abrangidas pelas disposições da presente ETI).

7.2.4. *Etapas essenciais*

1. Uma reunião de lançamento entre a equipa do projecto e o comité director terá lugar o mais tardar dois meses após a publicação do presente regulamento no *Jornal Oficial da União Europeia*.
 - a) Na reunião de lançamento, a equipa do projecto apresentará a descrição do projecto e um programa de trabalho com a calendarização prevista. A descrição do projecto deve contemplar as tarefas, a organização do projecto, as funções e responsabilidades e a metodologia, incluindo o processo de consulta e informação de todas as partes interessadas.
 - b) Na reunião de lançamento, será ainda discutido e acordado entre a equipa do projecto e o comité director o conteúdo e as especificidades do relatório intercalar e do relatório mensal sobre os progressos realizados, referido na subsecção 7.2.2.1.

2. A equipa do projecto apresentará o relatório intercalar ao comité director, o mais tardar cinco meses após a reunião de lançamento.
3. As prestações concretas deverão ser apresentadas à Comissão e à Agência Ferroviária Europeia o mais tardar dez meses após a reunião de lançamento.
4. A Agência Ferroviária Europeia apresentará à Comissão uma recomendação sobre as prestações concretas o mais tardar dois meses após as ter recebido.

7.3. **Fase 2 – Desenvolvimento**

Após a alteração da presente ETI, todos os participantes interessados deverão desenvolver o sistema.

7.4. **Fase 3 – Operacionalização**

Após a alteração da presente ETI, todos os participantes interessados deverão operacionalizar o sistema.

7.5. **Gestão das modificações**

7.5.1. *Processo de gestão das modificações*

Os procedimentos de gestão das modificações devem ser concebidos de forma a assegurar que os custos e os benefícios decorrentes de uma modificação são devidamente ponderados e que esta é efectuada de forma controlada. Estes procedimentos devem ser definidos, implementados, apoiados e geridos pela Agência Ferroviária Europeia e deverão incluir:

- a identificação dos condicionalismos técnicos que justificam as modificações;
- a indicação da entidade que assume a responsabilidade pelos procedimentos de execução das modificações;
- o procedimento de validação das modificações a efectuar;
- a política de gestão, lançamento, migração e execução das modificações.
- a definição das responsabilidades pela gestão das especificações pormenorizadas, a garantia da qualidade e a gestão da configuração.

O organismo encarregado de controlar as modificações (CCB) será composto pela Agência Ferroviária Europeia, os organismos representativos do sector ferroviário, um organismo representativo dos vendedores de bilhetes, um organismo representativo dos passageiros e os Estados-Membros. A participação destas entidades assegurará uma visão sistémica das modificações a efectuar e uma avaliação global das suas implicações. O CCB ficará, a prazo, sob a égide da Agência Ferroviária Europeia.

7.5.2. *Processo específico de gestão das modificações aos documentos técnicos publicados pela Agência Ferroviária Europeia*

Os documentos técnicos referidos no capítulo 4 da presente ETI (com excepção das normas associadas aos pontos em aberto) e enumerados no anexo III do presente regulamento são documentos técnicos publicados pela Agência Ferroviária Europeia nos termos do artigo 5.º, n.º 8, da Directiva 2008/57/CE.

A gestão do controlo das modificações aos referidos documentos técnicos deve ser efectuada pela Agência Ferroviária Europeia em conformidade com os seguintes critérios:

1. Os pedidos de modificações que afectem os documentos técnicos são apresentados por intermédio das autoridades nacionais de segurança (ANS), dos organismos representativos do sector ferroviário que actuam a nível europeu, previstos no artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 881/2004, ou do representante dos vendedores de bilhetes ou, ainda, do organismo que elaborou as especificações iniciais que serviram de base aos documentos técnicos.
2. A Agência Ferroviária Europeia procederá à recolha e arquivo de todos os pedidos de modificação.

3. A Agência Ferroviária Europeia apresentará os pedidos de modificação ao grupo de trabalho específico da Agência, para apreciação e elaboração de uma proposta acompanhada de uma análise económica, se necessário.
4. A Agência Ferroviária Europeia apresentará posteriormente o pedido de modificação, e a respectiva proposta, ao CCB, que validará (ou não) ou adiará a tramitação do pedido.
5. Se o pedido de modificação não for validado, a Agência Ferroviária Europeia informará o requerente do motivo da recusa ou solicitará o envio de informações adicionais.
6. Se o pedido de modificação for validado, proceder-se-á à alteração do documento técnico.
7. Antes da sua publicação, o documento técnico modificado será transmitido à Comissão, juntamente com o pedido de modificação e a respectiva avaliação económica.
8. A Comissão manterá os Estados-Membros informados através do comité instituído pelo artigo 29.º, n.º 1, da Directiva 2008/57/CE.
9. A nova versão do documento técnico e o pedido de modificação validado serão disponibilizados no sítio Internet da Agência Ferroviária Europeia.

Caso a gestão do controlo das modificações afecte elementos utilizados em comum com a ETI ATTM, as modificações devem ser executadas em moldes tão idênticos quanto possível aos da ETI ATTM em vigor, a fim de otimizar as sinergias.

7.6. Casos específicos

7.6.1. Introdução

As disposições especiais que se seguem são autorizadas nos casos específicos indicados:

- a) Casos «P»: casos permanentes;
- b) Casos «T»: casos temporários, em que se recomenda que o sistema-alvo seja implementado até 2020 (um objectivo fixado na Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento de uma rede transeuropeia de transportes ⁽¹⁾, com a redacção dada pela Decisão n.º 884/2004/CE ⁽²⁾).

7.6.2. Lista de casos específicos

Não existem casos específicos relacionados com a presente ETI.

8. GLOSSÁRIO

As definições constantes deste glossário referem-se aos termos utilizados na presente ETI.

Termo/expressão	Descrição
ACID	Acrónimo de Atomicidade, Coerência, Isolamento, Durabilidade Trata-se dos quatro atributos principais comuns a qualquer transacção: Atomicidade. Numa transacção que envolve um mínimo de dois elementos de informação discretos, ou todos os elementos são validados ou nenhum o é. Coerência. Uma transacção, ou cria um novo estado válido dos dados, ou, em caso de falha, repõe os dados no estado anterior à transacção. Isolamento. Uma transacção em curso, mas ainda não validada, deve permanecer isolada de qualquer outra transacção. Durabilidade. Os dados validados são registados pelo sistema de forma a manterem-se disponíveis no estado correcto, mesmo em caso de falha e rearranque do sistema. O conceito ACID é descrito na ISO/IEC 10026-1:1992, secção 4. Cada atributo pode ser avaliado por referência a um indicador. Em geral, todavia, a sua implementação incumbe ao gestor ou ao supervisor da transacção. Num sistema distribuído, uma forma de implementar o ACID consiste em utilizar um método de validação em duas fases (2PC), que obrigue a que todas as componentes envolvidas efectuem integralmente a transacção ou nenhuma o faça, caso em que a transacção é suprimida.

⁽¹⁾ JO L 228 de 9.9.1996, p. 1.

⁽²⁾ JO L 167 de 30.4.2004, p. 1.

Termo/expressão	Descrição
AFE	Ver «Agência Ferroviária Europeia».
Agência Ferroviária Europeia	A Agência criada nos termos do Regulamento (CE) n.º 881/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, que institui a Agência Ferroviária Europeia.
Ao critério de	Significa que a empresa ferroviária pode decidir com base na sua experiência e nas suas necessidades.
Atraso	Diferença entre a hora a que o passageiro deveria chegar de acordo com o horário publicado e a hora real ou prevista da chegada.
Atraso efectivo à chegada	Diferença entre a data/hora real e a data/hora programada de chegada.
Atraso efectivo à partida	Diferença entre a data/hora de partida real e a data/hora de partida programada.
Atraso esperado à chegada	Diferença entre a data/hora prevista e a data/hora programada de chegada.
Atraso esperado à partida	Diferença entre a data/hora de partida programada e a data/hora de partida prevista.
Atribuidor	A empresa que assegura a gestão do sistema de atribuição. Pode ser uma transportadora.
Balcão único	Parceria internacional de gestores de infra-estruturas ferroviárias que proporciona aos clientes um interlocutor único para efeitos de: requisição de canais horários específicos para o transporte internacional de mercadorias; supervisão da circulação dos comboios; geralmente também facturação das taxas de acesso à via por conta dos gestores das infra-estruturas.
Bilhete (título de transporte)	Registo material ou imaterial que permite a um passageiro utilizar contratualmente um ou vários serviços de transporte comerciais prestados por uma ou mais empresas ferroviárias.
Bilhete com reserva integrada (IRT)	Tipo de bilhete válido unicamente para um determinado comboio numa data e hora específicas. Um bilhete IRT só pode ser vendido por transacção em linha entre o terminal de vendas e o sistema de atribuição em que está domiciliado o comboio em causa.
Bilhete directo	Um ou mais bilhetes que representam um contrato de transporte para uma série de serviços ferroviários explorados por uma ou várias empresas ferroviárias.
Canal de serviço	O método (máquina de distribuição de bilhetes, meios de bordo, serviços públicos na Web, televendas, bilheteira móvel) pelo qual a empresa ferroviária presta um serviço (informações, venda de bilhetes, reembolso de bilhetes, resposta a reclamações, etc.) aos passageiros.
Canal horário	O itinerário do comboio definido no tempo e no espaço.
Canal horário/tracção de marcha	Capacidade de infra-estrutura necessária para a circulação de um comboio entre dois pontos num determinado período (itinerário definido no tempo e no espaço).
Cifragem	Codificação de dados.
Cliente	A pessoa que pretende comprar, compra ou comprou um produto ferroviário para si própria ou para outras pessoas. Pode, portanto, tratar-se de outra pessoa que não o passageiro (ver «passageiro»).
Comboio com preço global	Comboio em que o passageiro só pode embarcar se for detentor de um bilhete com o preço global.

Termo/expressão	Descrição
Comboio NRT	Comboio no qual pode embarcar um passageiro que comprou um bilhete sem reserva integrada (NRT), no caso de venda internacional ou no estrangeiro.
Comissão	Comissão Europeia.
Componente de interoperabilidade	Qualquer componente elementar, grupo de componentes, subconjunto ou conjunto completo de materiais incorporados ou destinados a serem incorporados num subsistema do qual dependa, directa ou indirectamente, a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu. A noção de componente abrange tanto os objectos materiais como os imateriais, tais como os programas informáticos (<i>software</i>).
Condições gerais de transporte	As condições da transportadora, que se apresentam na forma de condições gerais ou de tarifas em vigor em cada Estado-Membro, e que, pela celebração do contrato de transporte, se tornaram parte integrante deste.
Contrato de transporte	Um contrato, a título oneroso ou gratuito, entre a empresa ferroviária ou um vendedor de bilhetes e o passageiro, para a prestação de um ou mais serviços de transporte.
Dados primários	Dados de base utilizados como elementos de referência para as mensagens ou como suporte para a funcionalidade e o cálculo de dados derivados.
Data/hora efectiva de chegada	Data (e hora) real de chegada do meio de transporte.
Data/hora efectiva de partida	Data (e hora) de partida do meio de transporte.
Data/hora prevista de chegada	Data (e hora) prevista de chegada do meio de transporte, com base nas previsões actuais.
Data/hora prevista de partida	Data (e hora) de partida do meio de transporte, com base nas previsões actuais.
Data/hora programada de chegada	Data (e hora) de chegada do meio de transporte indicada no horário.
Data/hora programada de partida	Data (e hora) de partida do meio de transporte indicada no horário.
Decifração	Conversão dos dados cifrados para a forma original.
Desvio (Δ)	O «atraso» ou o avanço do serviço em relação ao horário.
Detentor	A pessoa que explora comercialmente e de forma permanente um veículo ferroviário utilizado como meio de transporte, inscrito no Registo de Material Circulante e do qual é proprietária ou tem o direito de dispor.
Deve(m)	Significa que a definição é uma exigência absoluta da especificação.
Directiva 2008/57/CE	Directiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade.
Disponibilidade	As informações (relativas a serviços de transporte, tipo de oferta, tarifas, outros serviços) que podem efectivamente ser obtidas por um passageiro num determinado momento, para um determinado comboio. Não confundir com oferta, que indica que um serviço de transporte (tipo de oferta, tarifas, outros serviços) é oferecido na programação inicial, mas pode estar esgotado e o passageiro não o pode obter num determinado momento para um determinado comboio.
Disponibilizar	Publicação de informações ou dados, eventualmente com acesso controlado.
Distribuidor	Empresa que oferece às entidades emissoras a capacidade jurídica e técnica para venderem produtos ferroviários ou para fornecerem aos clientes serviços em linha para aquisição de produtos ferroviários. Além disso, o distribuidor pode prestar outros serviços às entidades emissoras, reunindo matrizes de origens-destinos (O-D) de diferentes transportadoras para estabelecer os itinerários completos de acordo com as necessidades dos passageiros. O distribuidor pode ser uma transportadora.

Termo/expressão	Descrição
Documento técnico	Um documento de carácter técnico publicado pela Agência Ferroviária Europeia nos termos do artigo 5.º, n.º 8, da Directiva 2008/57/CE.
EF	Ver «empresa ferroviária».
Empresa ferroviária (EF)	Uma empresa pública ou privada cuja actividade principal consiste na prestação de serviços de transporte de mercadorias e/ou passageiros por caminho-de-ferro, devendo a empresa assegurar a tracção. Incluem-se igualmente as empresas que apenas fornecem a tracção.
Entidade emissora	Empresa que vende o bilhete e recebe o pagamento. Pode tratar-se de uma transportadora ou de um distribuidor. O emissor é a empresa que figura no bilhete com o respectivo código e, eventualmente, o logótipo.
Especificação técnica de interoperabilidade	As especificações, adoptadas em conformidade com a Directiva 2008/57/CE, de que um subsistema ou parte de um subsistema é objecto a fim de satisfazer os requisitos essenciais e assegurar a interoperabilidade do sistema ferroviário.
Estação	Local na infra-estrutura ferroviária onde um comboio de passageiros pode iniciar uma viagem, parar ou terminar uma viagem.
ETI	Ver «especificação técnica de interoperabilidade».
Execução	O processo de entrega do produto ao cliente depois da sua aquisição.
FTP	Acrónimo de <i>File Transfer Protocol</i> (protocolo de transferência de ficheiros na rede). Protocolo para transferir ficheiros entre sistemas informáticos na rede TCP/IP.
Gestor da infra-estrutura	Ver «GI».
Gestor de estação	Uma entidade organizacional num Estado-Membro a que foi atribuída a responsabilidade pela gestão de uma estação ferroviária e que pode ser o gestor da infra-estrutura.
GI	Gestor da infra-estrutura: a entidade ou empresa responsável, em particular, pelo estabelecimento e a manutenção da infra-estrutura ferroviária, o que pode incluir a gestão dos sistemas de controlo e segurança da infra-estrutura. As funções de gestor de infra-estrutura num corredor ou parte de um corredor podem ser confiadas a diferentes organismos ou empresas.
Hora prevista de chegada do comboio	Hora prevista de chegada de um comboio a um ponto específico, e.g. um ponto de transmissão ou de transferência ou o destino.
Horário	Lista dos serviços de transporte comerciais prestados por uma empresa ferroviária durante um determinado período.
HPC	Hora prevista de chegada (do comboio à estação).
HPCC	Ver «hora prevista de chegada do comboio».
HPTF	Hora prevista de transferência (de um comboio de uma empresa ferroviária para outra).
HPTM	Hora prevista de transmissão (de um comboio de um gestor de infra-estrutura para outro).
HTTP	Acrónimo de <i>Hypertext Transfer Protocol</i> (protocolo de transferência de hipertexto). Protocolo cliente/servidor utilizado para a ligação a servidores na <i>Web</i> .
Identificação da carruagem	Número de identificação único de uma carruagem.
Identificação de locomotiva	Número de identificação único de uma unidade de tracção.

Termo/expressão	Descrição
Interrupção da circulação do comboio	Suspensão da circulação do comboio, com base nas condições locais no momento e no parecer das partes envolvidas. Se o tempo de atraso for conhecido, o gestor da infra-estrutura envia uma mensagem de previsão da circulação do comboio.
IP	Acrónimo de <i>Internet Protocol</i> .
Itinerário	Trajecto a seguir do ponto de partida ao ponto de destino.
<i>Manifest on list</i> (reserva registada)	Método de execução em que o cliente efectua antecipadamente a aquisição (por exemplo, em casa) e recebe apenas uma confirmação, normalmente com um código de referência. A empresa que assegura este tipo de vendas envia para a organização de controlo de bilhetes (OCB) a lista dos passageiros (e códigos de referência) com direito de ingresso num comboio específico. O passageiro apenas manifesta ao OCB a sua vontade de viajar no comboio antes da partida ou já a bordo. O organismo de controlo dos bilhetes verifica se o passageiro está autorizado a embarcar/permanecer no comboio.
Metadados	Em termos simples, trata-se de dados relativos a dados. Descrevem os dados, os serviços informáticos e outros componentes dos sistemas de informação da empresa. São exemplos de tipos de metadados as definições normalizadas de dados, as informações de localização e encaminhamento e a gestão da sincronização para a distribuição dos dados partilhados.
Modo de transporte	O transporte assegurado por um tipo genérico de veículo apto a transportar passageiros (comboio, avião, autocarro, etc.).
NRT	Bilhete sem reserva integrada – Modo de venda de bilhetes de comboio destinado a vendas internacionais ou no estrangeiro em que o emissor pode produzir o bilhete a nível local, sem necessidade de efectuar uma transacção em linha com um sistema de atribuição. Os bilhetes NRT são sempre bilhetes em aberto, ou seja, o contrato de transporte é válido em qualquer comboio NRT que sirva o itinerário indicado no bilhete, com um determinado um prazo de validade. Para emitir um bilhete NRT o emissor necessita de uma lista das matrizes de origens-destinos («séries») e de uma ou mais tabelas de preços correspondentes às várias distâncias. A reserva pode (e em alguns casos deve) ser adquirida simultaneamente com o bilhete.
Número de canal horário	Número do canal horário definido para a circulação de um comboio específico.
OCB	Organização de controlo dos bilhetes. Trata-se de um organismo incumbido de verificar os bilhetes dos passageiros, normalmente uma empresa de transportes. Se necessário, o OCB entrega aos distribuidores certificados de segurança para bilhetes de comboio internacionais a imprimir no domicílio.
Oferta	Ver «disponibilidade».
Operador turístico	Um organizador ou retalhista, distinto da empresa ferroviária, na acepção do artigo 2.º, n.ºs 2 e 3, da Directiva 90/314/CEE.
Organismo público autorizado	Uma autoridade pública que tem a obrigação legal ou o direito de fornecer ao público informações relativas a viagens. Este termo refere-se também à autoridade pública responsável pela execução do Regulamento (CE) n.º 1371/2007, nos termos do artigo 30.º, n.º 1, do mesmo regulamento.
Organismos notificados	Os organismos responsáveis pela avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização dos componentes de interoperabilidade ou pela instrução do processo de verificação «CE» dos subsistemas.
Pagamento	Meio de transferência de riqueza de uma parte (e.g. um cliente) para outra (e.g. um distribuidor). Um pagamento é geralmente efectuado em contrapartida da prestação de um serviço de transporte ou outro serviço.

Termo/expressão	Descrição
Painel de informação	Dispositivo de visualização dinâmico, colocado nas estações ou no interior ou exterior dos comboios, destinado a fornecer informações aos passageiros.
Parâmetro fundamental	Condições regulamentares, técnicas ou operacionais determinantes a nível da interoperabilidade e que devem ser objecto de uma decisão nos termos do artigo 21.º, n.º 2, antes da elaboração de projectos de ETI pelo organismo representativo comum.
Parte candidata ao acesso	Uma empresa ferroviária detentora de licença ou, nos Estados-Membros em que esteja prevista essa possibilidade, outra entidade interessada na aquisição, para fins comerciais ou de serviço público, de um canal horário no horário de serviço para a exploração de um serviço ferroviário no seu território. Estas partes autorizadas podem ser autoridades públicas, ou qualquer outra entidade signatária de um contrato de acesso; ou um grupo internacional que integra essas partes, também conhecido por grupo requerente ou grupo de candidatos ao acesso.
Parte interessada	Pessoa ou organização com um interesse razoável na prestação do serviço ferroviário, e.g.: — Empresa ferroviária — Fornecedor de locomotivas — Fornecedor de carruagens — Fornecedor do maquinista/pessoal do comboio — Gestor da infra-estrutura — Gestor de frota — Operador de <i>ferries</i> — Trabalhador — Vendedor de bilhetes — Passageiro
Passageiro	Uma pessoa que pretende efectuar, efectua ou efectuou uma viagem utilizando os serviços de transporte e outros serviços de uma ou mais empresas ferroviárias. Passageiro pode ser diferente de cliente (ver «cliente»).
Pessoa com mobilidade reduzida (PMR)	Qualquer pessoa que se encontre limitada na sua mobilidade quando utiliza um meio de transporte, devido a incapacidade física (sensorial ou locomotora, permanente ou temporária), incapacidade ou deficiência intelectual, ou a outra causa de incapacidade, ou devido à idade, e cuja situação exija uma atenção adequada e a adaptação do serviço disponibilizado a todos os passageiros às suas necessidades específicas.
Planificador de itinerários	Um sistema informático capaz de propor soluções de itinerário. Uma solução de itinerário consiste num ou em vários serviços de transporte comerciais capazes de dar resposta à interrogação «como ir do local A ao local B a uma determinada data/hora de partida/chegada?» A interrogação pode compreender critérios mais complexos, tais como «da forma mais rápida», «ao menor custo», «sem correspondências», etc. O próprio passageiro pode definir as suas soluções de itinerário, consultando diferentes fontes de informação, ou a solução pode ser-lhe dada pelo planificador.
Plataforma	Zona da estação ferroviária destinada ao embarque e desembarque.
PMR	Ver «pessoa com mobilidade reduzida».
Ponto de controlo	Ponto de passagem utilizado por um gestor de infra-estrutura para transmitir informações (apenas) sobre a circulação do comboio ou ponto a partir do qual são feitas previsões.
Ponto de previsão	Ponto do evento-alvo para que é feita a previsão. Pode tratar-se da chegada, partida, passagem ou transmissão.

Termo/expressão	Descrição
Ponto de transferência	Ponto em que o controlo do comboio é transferido de uma empresa ferroviária para outra. Relativamente a um comboio em circulação a cargo de uma EF, este passa a ficar a cargo de outra EF, detentora do canal horário para a secção seguinte do itinerário.
Ponto de transmissão	Ponto onde a responsabilidade é transferida de um gestor de infra-estrutura para outro.
Ponto intermédio	Ponto que define o início ou o fim de uma secção do itinerário. Pode ser um ponto de transferência, transmissão ou manobra.
Posto-a-posto	A expressão «posto-a-posto» (<i>peer-to-peer</i>) refere-se a uma classe de sistemas e aplicações que utilizam recursos distribuídos para desempenhar uma função crítica de forma descentralizada.
Preço	Encargo a pagar pelo transporte ou serviço.
Preço de mercado	Ver «preço global».
Prestador de serviços	Uma entidade que presta serviços associados ao transporte de passageiros.
Prestador de serviços de transportes	Uma empresa privada ou pública autorizada a transportar pessoas no âmbito do tráfego nacional ou internacional de passageiros. O «prestador de serviços de transporte» aceita documentos de viagem emitidos por pontos de vendas autorizados dos seus distribuidores. Desempenha a função da transportadora com a qual o passageiro celebra um contrato de transporte. A execução do serviço de transporte pode ser confiada, em parte ou na sua totalidade, a uma transportadora substituta.
Previsão	A melhor estimativa da hora de determinada ocorrência (e.g. chegada, partida ou passagem do comboio).
Processo regular vs processo a curto prazo	Processo regular é processo realizado num período igual ou superior a sete dias. Entende-se por um processo a curto prazo um processo realizado num período inferior a sete dias.
Processo a curto prazo	Ver «processo regular vs processo a curto prazo».
Produto	Um tipo de comboio com determinados tipos de serviços (por exemplo, alta velocidade, espaço para depósito de bicicletas, lugares especiais para PMR, beliches e ou carruagens-cama, vagão-restaurant, vagão-bar, etc.) que correspondem a diferentes níveis de preço e podem estar associados a condições particulares.
Produto COTS	Produto disponível no mercado.
Publicar	Publicação de informações ou dados sem qualquer tipo de controlo de acesso.
Rede transeuropeia de transporte ferroviário	A rede ferroviária descrita no anexo I da Directiva 2008/57/CE.
Repositório	Armazenamento de dados semelhante a uma base ou dicionário de dados, embora normalmente incorpore um sistema de gestão global de informação. Deve incluir não apenas descrições da estrutura dos dados (i.e. entidades e elementos), mas também metadados de interesse para a empresa, ecrãs de dados, relatórios, programas e sistemas.
Requisição de canal horário a curto prazo	Pedido individual de canal horário de acordo com o disposto no artigo 23.º da Directiva 2001/14/CE, decorrente de necessidades de transporte suplementares ou de necessidades operacionais.
Requisitos essenciais	As condições, estabelecidas no anexo III da Directiva 2008/57/CE, que o sistema ferroviário transeuropeu, os subsistemas e os componentes de interoperabilidade, incluindo as interfaces, devem satisfazer.

Termo/expressão	Descrição
Reserva	Autorização, em suporte de papel ou electrónico, que confere o direito a um serviço (transporte ou assistência) segundo condições de transporte personalizadas e objecto de confirmação prévia.
Reserva/venda	A venda de um bilhete com ou sem reserva.
Retalhista	Pessoa ou empresa que vende ao cliente um bilhete, com ou sem reserva, para um serviço ferroviário. Um retalhista pode ser uma empresa ferroviária (agente) ou um agente de viagens autorizado.
Secção de itinerário	Parte de um itinerário.
Serviço	Ver «serviço de transporte».
Serviço de transporte	Um serviço de transporte comercial, ou um serviço de transporte no âmbito de um contrato de serviço público, entre dois ou mais locais, prestado por uma empresa ferroviária segundo um horário publicado. Um serviço de transporte é normalmente executado por um meio de transporte específico.
Serviço ferroviário de passageiros no estrangeiro	Serviço ferroviário adquirido por um passageiro num determinado país, mas que é prestado noutro país.
Serviço ferroviário internacional de passageiros	Serviço ferroviário de passageiros que atravessa a fronteira de pelo menos um Estado-Membro.
Serviço ferroviário nacional de passageiros	Serviço ferroviário de passageiros que não atravessa nenhuma fronteira de um Estado-Membro.
Sistema de atribuição	Sistema electrónico que alberga o catálogo dos serviços de transporte para os quais o prestador de serviços autoriza os distribuidores a emitir títulos de transporte.
Sistema de reserva	Sistema informatizado utilizado para armazenar e recuperar informação e realizar transacções relacionadas com viagens. O sistema de reserva permite manter o inventário actualizado em tempo real e é acessível aos agentes e/ou retalhistas do mundo inteiro.
Sistema ferroviário	A estrutura (como no «sistema ferroviário transeuropeu»), descrita no anexo I da Directiva 2008/57/CE, constituída pelas linhas e as instalações fixas da rede ferroviária transeuropeia, construída ou readaptada para o transporte ferroviário convencional e o transporte ferroviário combinado, e o material circulante que circula nessa infra-estrutura.
Sítio Internet oficial	Sítio Internet público da empresa, em que são comunicadas informações comerciais ao cliente. O sítio deve ser legível por máquina, de acordo com as orientações em matéria de acessibilidade aos conteúdos da Internet.
SQL	Acrónimo de <i>Structured Query Language</i> (linguagem de interrogação estruturada). Linguagem criada pela IBM e normalizada pelo ANSI e a ISO, utilizada para criar, gerir e recuperar dados em bases de dados relacionais.
Tarifa	Conjunto de preços de bilhetes disponíveis num determinado comboio, num determinado dia e para uma determinada etapa origem-destino da viagem. As tarifas podem ser agrupadas por categorias (tais como, tarifas públicas, tarifas de grupo, etc.).
Terceiro	Empresa pública ou privada que não é empresa ferroviária nem gestor da infra-estrutura e que presta serviços auxiliares ou outros em ligação com os serviços de transporte.
<i>Ticket On Departure</i> (bilhete a levantar à partida)	Método de execução em que o cliente adquire antecipadamente o bilhete (e.g. em casa) e o levanta na estação de partida, num balcão ou numa máquina automática de venda de bilhetes.

Termo/expressão	Descrição
TOD	Ver «bilhete a levantar à partida».
Transferência entre transportadoras	Transferência do controlo de uma empresa ferroviária para outra por motivos práticos de ordem operacional, de segurança e de responsabilidade. Exemplos: — empresas ferroviárias sucessivas; — comboios com transportadoras substitutas; — transferência de informações entre diferentes empresas ferroviárias.
Transportadora	A empresa ferroviária com a qual o passageiro celebrou o contrato de transporte, ou uma série sucessiva de empresas ferroviárias responsáveis com base nesse contrato.
Transportadora conjunta	Transportadora vinculada por um acordo de cooperação a uma ou mais transportadoras para a exploração de um serviço de transporte.
Transportadora substituta	Empresa ferroviária que não celebrou o contrato de transporte com o passageiro, mas à qual a empresa ferroviária parte no contrato confiou, no todo ou em parte, a realização do transporte ferroviário.
Transportadora única	Transportadora que explora um serviço de transportes independentemente de outras transportadoras.
Venda	Ver «reserva/venda».
Venda internacional	Venda de um bilhete de comboio para uma viagem internacional.
Venda no estrangeiro	Venda de um bilhete de comboio por uma entidade emissora que não é a ou uma das transportadoras que exploram o comboio para o qual o bilhete será utilizado. A entidade emissora encontra-se num país diferente do país da transportadora.
Vendedor de bilhetes	Retalhista de serviços de transporte ferroviário que celebra contratos de transporte e vende bilhetes em nome de uma empresa ferroviária ou por conta própria.
Viagem	Deslocação de um passageiro (ou de vários passageiros que viajam juntos) do local A ao local B.
Viagem doméstica	Uma viagem efectuada por caminho-de-ferro, na qual o passageiro não atravessa nenhuma fronteira de um Estado-Membro.
Viagem internacional	Viagem por caminho-de-ferro em que é atravessada a fronteira de pelo menos um Estado-Membro.
XML	Acrónimo de <i>Extensible Mark-up Language</i> .
XQL	Acrónimo de <i>Extended Structured Query Language</i> (linguagem de interrogação estruturada ampliada).

ANEXO II

LISTA DE PONTOS EM ABERTO

Em conformidade com o artigo 5.º, n.º 6, da Directiva 2008/57/CE, são identificados os seguintes pontos em aberto:

Secção	Pontos em aberto
4.2.2.1.	Documento técnico sobre o processo, e informações utilizadas para o efeito, relativas aos dados das tarifas para as vendas nacionais
4.2.10.	Norma para o tratamento dos elementos de segurança para a distribuição de produtos
4.2.11.2.	Norma para o «Ticket On Departure» e o «Manifest On List» europeus
4.2.11.3.	Documento técnico ou norma sobre os métodos de execução directa associados ao bilhete e/ou à reserva e ao tipo de suporte para as vendas nacionais
4.2.11.4.	Documento técnico ou norma sobre os métodos de execução indirecta associados ao bilhete e/ou à reserva e ao tipo de suporte para as vendas nacionais
4.2.22.	Norma para o intercâmbio de informações tarifárias no contexto das ligações com outros modos de transporte

ANEXO III

LISTA DOS DOCUMENTOS TÉCNICOS REFERENCIADOS NA PRESENTE ETI

Referência	Título do documento
B.1. (V1.1)	<i>Computer generation and exchange of tariff data meant for international or foreign sales – NRT tickets</i> (produção e intercâmbio automáticos de dados relativos às tarifas para vendas internacionais e no estrangeiro – bilhetes NRT)
B.2. (V1.1)	<i>Computer generation and exchange of tariff data meant for international and foreign sales – Integrated Reservation Tickets (IRT)</i> (produção e intercâmbio automáticos de dados relativos às tarifas para vendas internacionais e no estrangeiro – bilhetes IRT)
B.3. (V1.1)	<i>Computer generation and exchange of data meant for international or foreign sales – Special offers</i> (produção e intercâmbio automáticos de dados para vendas internacionais e no estrangeiro – ofertas especiais)
B.4. (V1.1)	<i>Implementation guide for EDIFACT messages covering timetable data exchange</i> (guia de utilização das mensagens EDIFACT para o intercâmbio electrónico de dados horários)
B.5. (V1.1)	<i>Electronic reservation of seats/berths and electronic production of travel documents - Exchange of messages</i> (reserva electrónica de lugares/camas e produção de documentos de viagem por via electrónica – intercâmbio de mensagens)
B.6. (V1.1)	<i>Electronic seat/berth reservation and electronic production of transport documents (RCT2 standards)</i> (reserva electrónica de lugares/camas e produção de documentos de transporte por via electrónica – normas RCT2)
B.7. (V1.1)	<i>International Rail ticket for Home Printing</i> (título de transporte internacional a imprimir ao domicílio)
B.8. (V1.1)	<i>Standard numerical coding for railway undertakings, infrastructure managers and other companies involved in rail-transport chains</i> (codificação numérica normalizada das empresas ferroviárias, gestores de infra-estrutura e outras empresas participantes nas cadeias de transporte ferroviário)
B.9. (V1.1)	<i>Standard numerical coding of locations</i> (codificação numérica normalizada de locais)
B.10 (V1.1)	<i>Electronic reservation of assistance for persons with reduced mobility - Exchange of messages</i> (reserva electrónica de assistência a pessoas com mobilidade reduzida – intercâmbio de mensagens)
B.30. (V1.1)	<i>Schema – messages/datasets catalogue needed for the RU/IM communication of TAP TSI</i> (catálogo de mensagens/conjuntos de dados necessários para a comunicação EF/GI no âmbito da ETI Telemática)

ANEXO IV

LISTA DE TARIFAS PARA VENDAS INTERNACIONAIS E NO ESTRANGEIRO**C.1. Tarifas NRT**

Os principais elementos dos dados relativos às tarifas NRT são os seguintes:

- Série
- Produtos
- Serviços
- Códigos das transportadoras
- Tabelas de tarifas
- Lista de estações.

As tarifas NRT devem ser divulgadas pelo menos três meses antes de entrarem em vigor.

C.2. Tarifas IRT

Os principais elementos dos dados relativos às tarifas IRT são os seguintes:

- Tarifas
- Gamas tarifárias
- Cartões utilizados a preços do mercado
- Tipos de exclusão
- Condições de venda
- Condições pós-venda
- Tabelas tarifárias
- Lista de estações/zonas.

As tarifas IRT devem ser divulgadas com antecedência, de acordo com as condições de venda aplicáveis.

C.3. Tarifas especiais

Os principais elementos dos dados relativos às tarifas especiais são os seguintes:

- Oferta e condições conexas
- Preços
- Suplementos
- Autorizações
- Número de passageiros/acompanhantes e respectivas categorias
- Tipos de redução
- Tipos de exclusão
- Condições de venda
- Condições pós-venda

— Taxas de reserva

— Série

— Comboios, com indicação da categoria e das instalações/serviços a bordo.

As tarifas especiais devem ser publicadas com antecedência, de acordo com as condições de venda aplicáveis.

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 455/2011 DA COMISSÃO**de 11 de Maio de 2011****que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1234/2007 do Conselho, de 22 de Outubro de 2007, que estabelece uma organização comum dos mercados agrícolas e disposições específicas para certos produtos agrícolas (Regulamento «OCM única») ⁽¹⁾,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1580/2007 da Comissão, de 21 de Dezembro de 2007, que estabelece, no sector das frutas e produtos hortícolas, regras de execução dos Regulamentos (CE) n.º 2200/96, (CE) n.º 2201/96 e (CE) n.º 1182/2007 do Conselho ⁽²⁾, nomeadamente o n.º 1 do artigo 138.º,

Considerando o seguinte:

O Regulamento (CE) n.º 1580/2007 prevê, em aplicação dos resultados das negociações comerciais multilaterais do «Uruguay Round», os critérios para a fixação pela Comissão dos valores forfetários de importação dos países terceiros relativamente aos produtos e aos períodos constantes da parte A do seu Anexo XV,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Os valores forfetários de importação referidos no artigo 138.º do Regulamento (CE) n.º 1580/2007 são fixados no anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 12 de Maio de 2011.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 11 de Maio de 2011.

*Pela Comissão,
pelo Presidente,*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

*Director-Geral da Agricultura
e do Desenvolvimento Rural*

⁽¹⁾ JO L 299 de 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 350 de 31.12.2007, p. 1.

ANEXO

Valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas

(EUR/100 kg)

Código NC	Código países terceiros ⁽¹⁾	Valor forfetário de importação
0702 00 00	MA	50,3
	TN	107,9
	TR	73,3
	ZZ	77,2
0707 00 05	TR	108,9
	ZZ	108,9
0709 90 70	MA	86,8
	TR	113,8
	ZZ	100,3
0709 90 80	EC	27,0
	ZZ	27,0
0805 10 20	EG	56,6
	IL	59,9
	MA	43,8
	TN	54,9
	TR	74,4
	ZZ	57,9
0805 50 10	TR	54,8
	ZZ	54,8
0808 10 80	AR	96,6
	BR	75,3
	CA	107,1
	CL	85,2
	CN	110,3
	NZ	119,2
	US	143,7
	UY	58,3
	ZA	77,8
	ZZ	97,1

⁽¹⁾ Nomenclatura dos países fixada pelo Regulamento (CE) n.º 1833/2006 da Comissão (JO L 354 de 14.12.2006, p. 19). O código «ZZ» representa «outras origens».

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 456/2011 DA COMISSÃO
de 11 de Maio de 2011

que altera os preços representativos e os direitos de importação adicionais de determinados produtos do sector do açúcar fixados pelo Regulamento (UE) n.º 867/2010 para a campanha de 2010/11

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1234/2007 do Conselho, de 22 de Outubro de 2007, que estabelece uma organização comum dos mercados agrícolas e disposições específicas para certos produtos agrícolas (Regulamento «OCM única») ⁽¹⁾,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 951/2006 da Comissão, de 30 de Junho de 2006, que estabelece as normas de execução do Regulamento (CE) n.º 318/2006 do Conselho no que respeita ao comércio com os países terceiros no sector do açúcar ⁽²⁾, nomeadamente o n.º 2, segunda frase do segundo parágrafo, do artigo 36.º,

Considerando o seguinte:

- (1) Os preços representativos e os direitos de importação adicionais de açúcar branco, de açúcar bruto e de deter-

minados xaropes foram fixados para a campanha de 2010/11 pelo Regulamento (UE) n.º 867/2010 da Comissão ⁽³⁾. Estes preços e direitos foram alterados pelo Regulamento (UE) n.º 438/2011 da Comissão ⁽⁴⁾.

- (2) Os dados de que a Comissão dispõe actualmente levam a alterar os referidos montantes, em conformidade com as regras e condições previstas pelo Regulamento (CE) n.º 951/2006,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

São alterados como indicado no anexo os preços representativos e os direitos de importação adicionais dos produtos referidos no artigo 36.º do Regulamento (CE) n.º 951/2006, fixados pelo Regulamento (UE) n.º 867/2010 para a campanha de 2010/11.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 12 de Maio de 2011.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 11 de Maio de 2011.

*Pela Comissão,
pelo Presidente,*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
*Director-Geral da Agricultura
e do Desenvolvimento Rural*

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

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

ANEXO

Montantes alterados dos preços representativos e dos direitos de importação adicionais do açúcar branco, do açúcar bruto e de produtos do código NC 1702 90 95 aplicáveis a partir de 12 de Maio de 2011

(EUR)

Código NC	Montante do preço representativo por 100 kg líquidos do produto em causa	Montante do direito adicional por 100 kg líquidos do produto em causa
1701 11 10 ⁽¹⁾	43,09	0,00
1701 11 90 ⁽¹⁾	43,09	1,98
1701 12 10 ⁽¹⁾	43,09	0,00
1701 12 90 ⁽¹⁾	43,09	1,68
1701 91 00 ⁽²⁾	42,65	4,67
1701 99 10 ⁽²⁾	42,65	1,54
1701 99 90 ⁽²⁾	42,65	1,54
1702 90 95 ⁽³⁾	0,43	0,26

⁽¹⁾ Fixação para a qualidade-tipo definida no ponto III do anexo IV do Regulamento (CE) n.º 1234/2007.⁽²⁾ Fixação para a qualidade-tipo definida no ponto II do anexo IV do Regulamento (CE) n.º 1234/2007.⁽³⁾ Fixação por 1 % de teor de sacarose.

IV

(Actos adoptados, antes de 1 de Dezembro de 2009, nos termos do Tratado CE, do Tratado UE e do Tratado Euratom)

DECISÃO DO ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO DA EFTA**N.º 343/09/COL****de 23 de Julho de 2009****relativa às transacções imobiliárias efectuadas pelo município de Time no que diz respeito às parcelas 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70, 2/32****(Noruega)**

O ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO DA EFTA ⁽¹⁾,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu ⁽²⁾ e, nomeadamente, os seus artigos 61.º a 63.º e o seu Protocolo n.º 26,

Tendo em conta o Acordo entre os Estados da EFTA relativo à criação de um Órgão de Fiscalização e de um Tribunal de Justiça ⁽³⁾, nomeadamente, o seu artigo 24.º,

Tendo em conta o artigo 1.º, n.º 3, da Parte I e os artigos 4.º, n.º 4, e 7.º, n.º 2, da Parte II do Protocolo n.º 3 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal ⁽⁴⁾,

Tendo em conta as Orientações do Órgão de Fiscalização relativas à aplicação e interpretação dos artigos 61.º e 62.º do Acordo EEE ⁽⁵⁾, e, nomeadamente, o capítulo relativo aos elementos de auxílio estatal nas vendas de terrenos e imóveis por entidades públicas,

Tendo em conta a Decisão do Órgão de Fiscalização de 14 de Julho de 2004 relativa às disposições de aplicação referidas no artigo 27.º da Parte II do Protocolo n.º 3 ⁽⁶⁾,

⁽¹⁾ A seguir denominado «Órgão de Fiscalização».

⁽²⁾ A seguir denominado «Acordo EEE».

⁽³⁾ A seguir denominado «Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal».

⁽⁴⁾ Em seguida denominado «Protocolo n.º 3».

⁽⁵⁾ Orientações relativas à aplicação e interpretação dos artigos 61.º e 62.º do Acordo EEE e do artigo 1.º do Protocolo n.º 3 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal, adoptadas e emitidas pelo Órgão de Fiscalização em 19 de Janeiro de 1994 (JO L 231 de 3.9.1994, p. 1, e Suplemento EEE n.º 32 de 3.9.1994, p. 1). Estas Orientações foram alteradas pela última vez em 10 de Junho de 2009. São em seguida denominadas «Orientações relativas aos auxílios estatais». Encontra-se disponível no sítio web do Órgão de Fiscalização uma versão actualizada das Orientações relativas aos auxílios estatais no seguinte endereço: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>

⁽⁶⁾ Decisão n.º 195/04/COL de 14 de Julho de 2004 (JO L 139 de 25.5.2006, p. 37, e Suplemento EEE n.º 26 de 25.5.2006, p. 1), alterada pela Decisão n.º 319/05/COL de 14 de Dezembro de 2005 (JO L 113 de 27.4.2006, p. 2, e Suplemento EEE n.º 21 de 27.4.2006, p. 46), podendo a versão consolidada da Decisão n.º 195/04/COL ser consultada no sítio web do Órgão de Fiscalização: <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações nos termos das referidas disposições ⁽⁷⁾ e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

I. FACTOS**1. PROCEDIMENTO**

Em 3 de Março de 2007, o Órgão de Fiscalização recebeu uma denúncia de uma associação designada «Aksjonsgruppa - TA vare på trivelige Bryne» sobre a venda pelas autoridades municipais de Time, a duas entidades privadas diferentes, das parcelas 1/152, 1/301, 1/630, 4/165 situadas neste município, bem como da venda a um investidor privado da parcela 2/70 (estádio de Bryne, que também inclui a parcela 2/32) pelo Bryne fotballklubb (um clube de futebol), parcela que fora anteriormente cedida ao clube pelo município (Documento n.º 414270). Por carta de 9 de Maio de 2007, um investidor privado, Gunnar Oma, apresentou uma denúncia ao Órgão de Fiscalização sobre a venda pelo município de Time de uma das parcelas acima referidas, a 4/165.

Na sequência da correspondência trocada com as autoridades norueguesas e das informações por elas disponibilizadas ⁽⁸⁾, em 19 de Dezembro 2007 o Órgão de Fiscalização decidiu dar início a um procedimento formal de investigação relativamente à venda das parcelas supramencionadas. A Decisão n.º 717/07/COL do Órgão de Fiscalização de dar início ao procedimento formal de investigação foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* e no respectivo Suplemento EEE ⁽⁹⁾.

As autoridades norueguesas apresentaram as suas observações sobre a decisão de dar início a um procedimento por carta de 21 de Fevereiro de 2008 (Documento n.º 466024). O Órgão de Fiscalização convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações, tendo recebido observações de duas

⁽⁷⁾ JO C 138 de 5.6.2008, p. 30, e Suplemento EEE n.º 31 de 5.6.2008, p. 1.

⁽⁸⁾ Para informações mais pormenorizadas sobre a troca de correspondência, ver a Decisão n.º 717/07/COL do Órgão de Fiscalização publicada no seu sítio web: http://www.eftasurv.int/fieldswork/fieldstateaid/stateaidregistry/sadecnor07/717_07_col.pdf.

⁽⁹⁾ Ver nota de pé-de-página 7.

entidades⁽¹⁰⁾. Por carta de 24 de Julho de 2008 (Documento n.º 485974), o Órgão de Fiscalização transmitiu as referidas observações às autoridades norueguesas. Por carta de 13 de Agosto de 2008 (Documento n.º 488289), as autoridades norueguesas notificaram o Órgão de que não pretendiam tecer novos comentários a este respeito.

2. DESCRIÇÃO DAS TRANSACÇÕES OBJECTO DE ANÁLISE

2.1. VENDA DAS PARCELAS 1/152, 1/301 E 1/630 À GRUNNSTEINEN AS

Por contrato de venda de 25 de Agosto de 2007⁽¹¹⁾, o município de Time vendeu ao promotor imobiliário privado Grunnsteinen AS as parcelas 1/152 (1 312 metros quadrados), 1/301 (741 metros quadrados) e 1/630 (1 167 metros quadrados) situadas no centro administrativo da localidade de Bryne, do município de Time. De acordo com as explicações apresentadas, o contrato foi aparentemente celebrado por iniciativa dos adquirentes, não tendo sido realizado qualquer concurso público para o efeito antes da venda⁽¹²⁾. Grunnsteinen não efectuou qualquer pagamento pela aquisição do terreno, mas comprometeu-se, em contrapartida, a construir um total de 65 lugares de estacionamento a título de pagamento pecuniário pelo terreno⁽¹³⁾. A cláusula 7 do acordo Grunnsteinen previa que a escritura apenas seria assinada uma vez concluída a construção dos lugares de estacionamento, o mais tardar até finais de 2008. Além disso, a cláusula 1 previa que o parque de estacionamento subterrâneo seria inscrito separadamente no registo predial quando fosse de novo cedido ao município de Time.

A cláusula 1 do contrato⁽¹⁴⁾ estabelece que, no momento de assinatura do contrato, os bens imobiliários se situavam em zonas residenciais e em zonas rodoviárias públicas/de estacionamento.

Nos termos desta cláusula, a Grunnsteinen AS comprometia-se a construir lugares de estacionamento *subterrâneos* na parcela 1/152, dos quais 65 seriam cedidos ao município de Time uma vez concluídos (cláusulas 1 e 5 do acordo). De acordo com as autoridades municipais, o pagamento da parcela 1/152 havia sido assegurado através da construção de lugares de estacionamento no parque subterrâneo em contrapartida dos 44 lugares de estacionamento situados no terreno. No que respeita às parcelas 1/301 e 1/630, o município havia solicitado a realização de uma avaliação de um dos terrenos, a saber, a parcela 1/630, tendo o município alegado que tal havia sido efectuado pela Eiendomsmegler 1. A referida avaliação, segundo a qual o valor de mercado do terreno era de 600 NOK por metro quadrado, foi apresentada ao Órgão de Fiscalização antes do início

do procedimento formal de investigação⁽¹⁵⁾. Em resposta aos pedidos do Órgão de Fiscalização, as autoridades norueguesas apresentaram inicialmente cálculos realizados pela empresa de construção Skanska Norge AS, segundo os quais o preço de um lugar de estacionamento num parque subterrâneo seria aproximadamente de 150 000 NOK, excluindo o IVA e os custos de aquisição ou de locação do terreno⁽¹⁶⁾. Com base nestas estimativas, as autoridades norueguesas alegaram que o preço de mercado das parcelas 1/301 e 1/630, com base na estimativa de valor realizada, seria de 2 516 400 NOK⁽¹⁷⁾, enquanto o valor dos 21 lugares de estacionamento adicionais que a Grunnsteinen se havia comprometido a construir para o município era estimado em 2 625 000⁽¹⁸⁾. Deste modo, o valor destes dois terrenos seria plenamente compensado pela Grunnsteinen mediante a construção de 21 lugares de estacionamento adicionais.

Em resposta ao pedido de apresentação de informações ao Órgão de Fiscalização constante da decisão de dar início ao procedimento formal de investigação, foram apresentadas novas avaliações do valor dos terrenos, bem como estimativas do preço do parque de estacionamento⁽¹⁹⁾. Estas novas avaliações haviam sido realizadas pela empresa OPAK. Baseando-se na metodologia do custo do terreno⁽²⁰⁾, a OPAK havia estimado em 3,2 milhões de coroas norueguesas o valor de mercado dos terrenos vendidos «em bloco». Segundo a OPAK, o imóvel situado na parcela 1/301 não podia ser recuperado e destinava-se a ser demolido, representando assim um ónus do terreno. Os custos de demolição foram estimados em 150 000 NOK. A avaliação da OPAK incluía igualmente uma estimativa dos custos dos lugares de estacionamento. Baseando-se numa superfície mínima de 25 metros quadrados por lugar de estacionamento (em conformidade com a regulamentação em vigor) e em custos de construção de 5 200 NOK por metro quadrado (em função da experiência), a OPAK estimava em 130 000 NOK o preço de cada lugar de estacionamento, ou seja, 8 450 000 NOK para 65 lugares de estacionamento.

2.2. A VENDA DA PARCELA 4/165 À BRYNE INDUSTRIPARK AS

Em 31 de Agosto de 2005, o município de Time e o promotor imobiliário Bryne Industripark AS assinaram um contrato de venda respeitante à parcela 4/165 em Håland, em Time⁽²¹⁾. A parcela corresponde a 56 365 metros quadrados de terreno industrial e o preço de venda foi fixado em 4,7 milhões de NOK (aproximadamente 83 NOK por metro quadrado). Aquando da assinatura do contrato, a parcela situava-se numa zona afectada a fins industriais, mas o plano de urbanização

⁽¹⁰⁾ Documentos n.ºs 484855 (observações tecidas pela associação norueguesa de futebol, de 4 de Julho de 2008), 485026 (observações apresentadas pelo gabinete de advogados Arntzen de Besche em nome do Bryne fotballklubb, de 8 de Julho de 2008) e 485461 (observações apresentadas pelo gabinete de advogados Selmer em nome de Vålerenga football, de 8 de Julho de 2008).

⁽¹¹⁾ A seguir denominado «acordo Grunnsteinen».

⁽¹²⁾ Resposta da Noruega ao primeiro pedido de informações do Órgão de Fiscalização (Documento n.º 427879), resposta à pergunta 1 e).

⁽¹³⁾ Resposta da Noruega ao primeiro pedido de informações do Órgão de Fiscalização (Documento n.º 427879), pergunta 1 e).

⁽¹⁴⁾ Resposta da Noruega ao primeiro pedido de informações do Órgão de Fiscalização (Documento n.º 427879, Anexo 1).

⁽¹⁵⁾ Resposta da Noruega ao primeiro pedido de informações do Órgão de Fiscalização (Documento n.º 427879, Anexo 2). Nesta resposta, a Noruega alega que a avaliação se prendia com as parcelas 1/301 e 1/630. Contudo, tal não é reflectido na estimativa concreta e o número de metros quadrados nela indicados também não indica que tenham sido tomados em consideração ambas as parcelas.

⁽¹⁶⁾ Resposta da Noruega ao primeiro pedido de informações do Órgão de Fiscalização (Documento n.º 427879, Anexo 5).

⁽¹⁷⁾ Tal parece basear-se num valor de 600 NOK por metro quadrado e no valor do imóvel localizado na parcela 1/301. O Órgão de Fiscalização não recebeu uma avaliação do imóvel.

⁽¹⁸⁾ Montante baseado na estimativa de custos inicial do município de 125 000 NOK, referida nos documentos de trabalho que serviram de base para as deliberações do conselho municipal (Documento n.º 413558, p. 16-17). A estimativa da Skanska parece ter sido obtida posteriormente.

⁽¹⁹⁾ Observações da Noruega à decisão de dar início ao procedimento pelo Órgão de Fiscalização (Documento n.º 466024, Anexo 3).

⁽²⁰⁾ Em norueguês: «Tomtebelastningsmetoden».

⁽²¹⁾ Documento n.º 413558, p. 19 *et seq.*

pormenorizado não havia sido adoptado devido a objecções formuladas pela administração da rede rodoviária pública. O contrato contém uma cláusula de recuperação (*clawback* – cláusula 7), nos termos da qual o município de Time pode recuperar o terreno caso nele não seja construído qualquer imóvel ou se este não for utilizado num prazo de 5 anos após a tomada de posse.

No momento de celebração do contrato, a parcela era composta por terrenos não construídos. No memorando dirigido ao conselho municipal que aprovou o acordo, a administração municipal estabelece que a venda devia ser subordinada à conclusão de um acordo de desenvolvimento. De acordo com as autoridades municipais, a nova regulamentação pormenorizada em matéria de urbanização, nos termos da qual o terreno foi afectado a fins desportivos, acabaria por ser adoptada em 30 de Agosto de 2007 ⁽²²⁾. O acordo de venda estabelecia que devia ser concluído um acordo de desenvolvimento com base na regulamentação em vigor no domínio da urbanização. As autoridades norueguesas, quando apresentaram as suas observações sobre a decisão de dar início a um procedimento, transmitiram uma estimativa dos custos de desenvolvimento realizada pela empresa de consultoria Asplan Viak, bem como um orçamento relativo aos trabalhos no terreno fornecido por um construtor local ⁽²³⁾.

O município confirma que não foi realizado qualquer concurso público antes da venda, realizada por iniciativa do adquirente, mas alega que a venda do terreno havia sido anunciada no seu sítio Web em 2003-2004. Depreende-se do memorando administrativo elaborado antes da venda que o preço foi calculado com base no preço ao qual o município havia adquirido o terreno em 1999, acrescidos das despesas de capital, das despesas jurídicas e dos custos administrativos. O preço foi assim estabelecido em conformidade com o princípio geral aplicado pelo município à venda de imóveis industriais, ou seja, a venda ao preço de custo ⁽²⁴⁾.

O autor da denúncia alegou que o preço deste tipo de terreno devia cifrar-se em torno de 400 NOK por metro quadrado, com base numa avaliação supostamente realizada por um perito avaliador independente em Janeiro de 2007 ⁽²⁵⁾. Todavia, não foi apresentada qualquer documentação comprovativa para o efeito. As autoridades municipais alegaram que o preço de mercado oscilava entre 80 e 115 NOK por metro quadrado nessa área, com base em vendas de terrenos semelhantes entre particulares na região ⁽²⁶⁾. Em resposta ao pedido de informações do Órgão de Fiscalização na decisão de dar início ao procedimento formal de investigação, as autoridades norueguesas apresentaram uma estimativa de valor realizada pela OPAK. Esta avaliação diz respeito ao terreno e à sua afectação urbanística aquando do contrato, ou seja, tratava-se de um terreno para fins industriais e não desportivos, em conformidade com a regulamentação em matéria de urbanização que viria a ser adoptada posteriormente. A avaliação não tem por base o método de exploração, mas o valor de venda, definido como «o preço que

várias partes interessadas independentes estariam provavelmente dispostas a pagar à data da avaliação». No caso em apreço, este preço foi determinado mediante referência aos preços de venda obtidos para «bens imobiliários comparáveis na região». A avaliação conclui que o preço de mercado não pode ser estabelecido de forma inequívoca, devendo provavelmente rondar os 80 a 100 NOK por metro quadrado.

2.3. A VENDA DAS PARCELAS 2/70 E 2/32 AO CLUBE DE FUTEBOL BRYNE

2.3.1. O acordo de venda

Nos termos de um acordo de 8 de Agosto de 2003 ⁽²⁷⁾, o município de Time cedeu ao clube de futebol Bryne (Bryne FK) o terreno do estádio de Bryne, inscrito no registo predial como correspondente às parcelas 2/32 e 2/70, com uma superfície de aproximadamente 53 000 metros quadrados ⁽²⁸⁾. Os edifícios situados no terreno (incluindo o estádio de futebol) já pertenciam ao clube, vigorando contratos de locação do terreno ⁽²⁹⁾. Parece que havia igualmente no terreno um edifício que não pertencia ao clube de futebol Bryne, prevendo-se que o clube passaria a assumir os direitos do município ao abrigo do contrato de locação celebrado com o proprietário do edifício em causa ⁽³⁰⁾.

Nos termos da cláusula 2 do acordo Bryne, as parcelas 2/32 e 2/70 foram cedidas ao Bryne FK a título gratuito. Além disso, o município assegurou a cobertura de todos os custos ligados à cessão do terreno, tais como a divisão em parcelas, a medição, etc. O terreno tem uma superfície de aproximadamente 53 000 metros quadrados e o acordo previa expressamente que devia ser sobretudo afectado a fins desportivos.

Depreende-se da cláusula 1 do acordo que o clube de futebol tinha solicitado a cessão dos terrenos. Tal tinha como objectivo aumentar os activos do clube, a fim de permitir-lhe modernizar o campo de futebol em conformidade com os requisitos aplicáveis aos terrenos utilizados para a Tippeligaen (primeira liga norueguesa). Os memorandos elaborados pelo município indicam que era essencial que o clube pudesse apresentar os terrenos a título de garantia dos empréstimos contraídos, muito embora o respectivo valor fosse susceptível de ser reduzido devido à cláusula contratual que estabelecia que os referidos terrenos apenas podiam ser utilizados para fins desportivos.

Em resposta ao pedido de informações do Órgão de Fiscalização na sua decisão de dar início ao procedimento formal de investigação, as autoridades norueguesas apresentaram uma estimativa do valor do terreno do estádio à data da sua cessão. Esta estimativa foi efectuada pela OPAK, que havia concluído que o valor de venda era de 2 650 000 NOK, atendendo ao facto de o terreno se destinar a instalações desportivas.

⁽²⁷⁾ A seguir denominado o «acordo Bryne».

⁽²⁸⁾ Documento n.º 413558, p. 29, e resposta da Noruega ao primeiro pedido de informações do Órgão de Fiscalização (Documento n.º 427879, Anexo 29). Depreende-se dos documentos associados à venda que o município havia, por sua vez, adquirido o terreno ao clube de futebol em 1996 pelo montante de 1 milhão de NOK. O Órgão de Fiscalização não dispõe de outros elementos de informação sobre esta venda.

⁽²⁹⁾ Os contratos de locação do terreno foram apresentados pela Noruega nos anexos 18 e 19 da sua resposta ao primeiro pedido de informações do Órgão de Fiscalização (Documento n.º 427879).

⁽³⁰⁾ Ver anexo 24 da resposta da Noruega ao primeiro pedido de informações formulado pelo Órgão de Fiscalização (Documento n.º 427879).

⁽²²⁾ Observações da Noruega à decisão de dar início ao procedimento do Órgão de Fiscalização (Documento n.º 466024, nota 9).

⁽²³⁾ Observações da Noruega à decisão de dar início a um procedimento do Órgão de Fiscalização (Documento n.º 466024, Anexos 8 e 9).

⁽²⁴⁾ Documento n.º 413558, p. 16-17.

⁽²⁵⁾ Ver Documento n.º 413558 (denúncia inicial), afirmação reiterada nas observações formuladas pela Aksjonsgruppa em resposta às observações tecidas pela Noruega (Documento n.º 477440).

⁽²⁶⁾ Resposta da Noruega ao primeiro pedido de informações do Órgão de Fiscalização (Documento n.º 427879, Anexos 13-17).

O autor da denúncia alegou que, em 2007, o Bryne FK projectava vender o estádio ao Forum Jæren pelo montante de 50 milhões de coroas norueguesas. Devia ser construído um novo estádio em Håland, num terreno adquirido à Bryne Industripark AS (tal como acima referido). Em resposta ao pedido de informações do Órgão de Fiscalização, as autoridades norueguesas confirmaram que havia sido assinado um acordo de intenção entre o Bryne FK e o Forum Jæren relativamente à parcela 2/70, mas não puderam apresentar qualquer cópia do mesmo. Contudo, afigura-se que estas transacções foram anuladas em 2008, uma vez que os custos de construção do estádio em Håland acabaram por ser significativamente mais elevados do que o previsto ⁽³¹⁾.

2.3.2. *Bryne FK*

O beneficiário do terreno, Bryne FK, é um clube de futebol local, que joga actualmente na denominada «Liga Adecco» (liga de honra). O Bryne FK está inscrito no registo de sociedades comerciais como uma organização sem fins lucrativos ⁽³²⁾, mas o clube de futebol criou igualmente uma sociedade de responsabilidade limitada, a Bryne Fotball AS.

De acordo com as informações facultadas pelas autoridades norueguesas ⁽³³⁾, em 2001 o clube e a sociedade de responsabilidade limitada assinaram um acordo de cooperação baseado em um acordo-tipo estabelecido pela associação norueguesa de futebol relativamente à cooperação entre as divisões comerciais e não comerciais de uma equipa. Nos termos do acordo ⁽³⁴⁾, a sociedade de responsabilidade limitada, então designada Bryne Football ASA, era responsável pelas seguintes actividades económicas: acordos de patrocínio, venda de direitos de transmissão televisiva e de espaços publicitários, venda e emissão de licenças para a venda de artigos diversos destinadas aos adeptos, utilização de treinadores e jogadores para fins de publicidade, exploração comercial do nome e do logótipo do clube, venda de bilhetes para os jogos do clube em casa e contratos relativos às operações de bingo. O Bryne FK, por outro lado, era responsável por todas as questões relacionadas com o desporto, tais como a formação e a selecção das equipas, o calendário de jogos e os jogos em si, a organização das deslocações dos jogadores, os direitos e as obrigações do clube face aos jogadores, membros e outras organizações e organismos governamentais, nos termos da regulamentação e da legislação que rege as associações desportivas, as quotas dos sócios e outras actividades comerciais secundárias, tais como as rifas organizadas durante os jogos e o funcionamento do estádio.

Nos termos do acordo de cooperação, a Bryne Fotball SA era financeiramente responsável pelos jogadores ⁽³⁵⁾. Além disso, a

Bryne Fotball ASA incumbia-se igualmente da aquisição dos jogadores ou fixava o preço a pagar ao Bryne FK quando um jogador de uma das equipas juniores do clube passava para a primeira equipa. A sociedade de responsabilidade limitada conservava igualmente os lucros líquidos após o pagamento destas despesas. Por último, a sociedade de responsabilidade limitada pagava um aluguer anual de 150 000 NOK ao Bryne FK pelo estádio, bem como um montante de 10 000 NOK por cada jogo de futebol oficial, e um montante pelos direitos de transmissão, direitos de patrocínio, etc.

No entanto, no intuito de respeitar as regras gerais da NFF (associação norueguesa de futebol), os contratos dos jogadores eram oficialmente assinados com o Bryne FK, sendo o clube também formalmente parte contratante nos contratos relativos à venda, aquisição e contratação de jogadores. Além disso, o clube era responsável pela gestão dos aspectos puramente desportivos (como a formação, a selecção, etc.).

Na Primavera de 2004, o clube e a sociedade foram objecto de uma reorganização. Todas as actividades na Bryne ASA foram transferidas para o Bryne FK, tendo a Bryne Fotball ASA alterado o seu estatuto de empresa, tornando-se a Bryne Fotball AS, empresa essa que passou a ter como única finalidade a liquidação das dívidas. As dívidas parece terem sido liquidadas em 2006 ⁽³⁶⁾. Deste modo, o Bryne FK é actualmente responsável por desenvolver todas as actividades, quer estas sejam económicas, quer não.

3. OBSERVAÇÕES DAS AUTORIDADES NORUEGUESAS

O Governo norueguês apresentou observações sobre a decisão de dar início ao procedimento formal de investigação.

3.1. OBSERVAÇÕES SOBRE A VENDA DAS PARCELAS 1/152, 1/301 E 1/630 À GRUNNSTEINEN AS

Juntamente com as suas observações, as autoridades norueguesas apresentaram igualmente uma estimativa de valor do terreno, incluindo uma avaliação do preço dos lugares de estacionamento subterrâneos.

As autoridades norueguesas consideram que o terreno não foi cedido gratuitamente; o município beneficiou, a título de contrapartida, da construção do parque de estacionamento subterrâneo. Deste modo, não haveria qualquer auxílio estatal se o custo de construção dos lugares de estacionamento correspondesse pelo menos ao valor dos terrenos cedidos à Grunnsteinen AS.

Neste contexto, as autoridades norueguesas salientam o facto de, na sua estimativa, a OPAK ter avaliado os terrenos cedidos à Grunnsteinen em 4 510 000 a 5 636 000 NOK, considerados no seu conjunto. Além disso, a OPAK havia estimado o custo de construção dos lugares de estacionamento no parque subterrâneo em cerca de 8 450 000 NOK, com base em dados relativos a projectos semelhantes. As autoridades norueguesas salientaram igualmente que a empresa de construção Skanska, nesta mesma base, havia estimado os custos de construção de um lugar de estacionamento em 150 000 NOK, ou seja, 9 750 000 NOK para 65 lugares de estacionamento.

⁽³¹⁾ Observações do Bryne FK ao início do procedimento formal de investigação (Documento n.º 485026).

⁽³²⁾ Resposta da Noruega ao primeiro pedido de informações do Órgão de Fiscalização (Documento n.º 427879, Anexo 21).

⁽³³⁾ Observações da Noruega à decisão de dar início ao procedimento formal de investigação, carta de 21 de Fevereiro de 2008 (Documento n.º 466024).

⁽³⁴⁾ Anexo 13 das observações da Noruega à decisão de dar início ao procedimento formal de investigação, carta de 21 de Fevereiro de 2008 (Documento n.º 466024).

⁽³⁵⁾ A empresa de responsabilidade limitada era responsável pelo pagamento dos salários dos jogadores, bem como dos salários dos fisioterapeutas, treinadores e outro pessoal de apoio; das contribuições do empregador para a segurança social; da compra e da manutenção do equipamento necessário para os treinos e os jogos; das sessões de treino; e, por último, das despesas de deslocação das equipas aquando da realização de jogos de futebol fora de casa.

⁽³⁶⁾ Resposta da Noruega ao primeiro pedido de informações do Órgão de Fiscalização (Documento n.º 427879, Anexo 22).

Tendo em conta estes dados, as autoridades norueguesas sustentam que o custo do parque de estacionamento compensa largamente o valor do terreno, pelo que a operação não contém qualquer elemento de auxílio estatal.

3.2. OBSERVAÇÕES À VENDA DA PARCELA 4/165 À BRYNE INDUSTRIAL PARK AS

No que diz respeito à venda da parcela 4/165 à Bryne Industripark AS, foi apresentada, uma vez mais, uma estimativa de valor realizada pela OPAK. As autoridades norueguesas salientaram que a OPAK havia avaliado o terreno em conformidade com a regulamentação em vigor nessa época, ou seja, tratava-se de um terreno não construído, reservado a fins industriais, segundo o plano municipal de ordenamento do território, não sendo objecto de um plano de urbanização pormenorizado. As autoridades norueguesas sustentam que não tem qualquer importância o facto de uma proposta de plano de urbanização pormenorizado ter sido apresentada e posteriormente retirada, nem de a região ter sido, em seguida, objecto de um novo plano que afectava a área a fins desportivos, na medida em que não era aplicável qualquer plano de urbanização aquando da transacção.

Neste contexto, as autoridades norueguesas sublinham que o preço efectivamente pago pela Bryne Industripark, a saber, 4 700 000 NOK (correspondente a 83 NOK por metro quadrado), se insere numa gama de preços aceitável, de acordo com a estimativa de valor realizada pela OPAK, correspondente a 4 510 000-5 636 000 NOK (ou 80 a 100 NOK por metro quadrado). Embora reconheçam que o preço pago se situa no extremo inferior da gama de preços aceitável estabelecida pela OPAK, as autoridades norueguesas sustentam, não obstante, que não existe qualquer elemento de auxílio desde que o preço pago não represente um desvio significativo face aos montantes estimados e que, em todo o caso, o valor de terrenos não construídos que não sejam sujeitos a um plano de urbanização não pode ser determinado de forma precisa.

3.3. OBSERVAÇÕES À VENDA DAS PARCELAS 2/70 E 2/32 AO BRYNE FK

No que diz respeito à venda das parcelas 2/70 e 2/32, as autoridades norueguesas argumentaram que, antes do mais, cabe avaliar se a transacção representou uma vantagem económica para o Bryne FK. Na estimativa de valor apresentada, a OPAK havia avaliado o valor do terreno em que seria construído o estádio em torno de 2 385 000 a 2 915 000 NOK. Dado não ter sido pago qualquer montante pela cessão do terreno, as autoridades norueguesas reconhecem que o Bryne FK beneficiou de uma vantagem económica correspondente ao valor do terreno, conforme estabelecido pela OPAK.

Não obstante a vantagem concedida ao Bryne FK, as autoridades norueguesas alegam que a transacção não envolveu qualquer elemento de auxílio estatal na acepção do artigo 61.º, n.º 1, do Acordo EEE. Na sua opinião, o Bryne FK, no momento da transacção, não era uma empresa na acepção das regras em matéria de auxílios estatais do EEE. Esta posição baseia-se na estrutura organizacional do clube aquando da transacção: nessa época, o Bryne FK desenvolvia apenas actividades não comerciais e não profissionais, enquanto as actividades comerciais, os riscos e os benefícios económicos relacionados com a exploração profissional da equipa de futebol eram geridos pela Bryne Fotball ASA.

No que se refere à questão de saber se foi concedido um auxílio estatal eventual à Bryne Fotball ASA, a Noruega alega que esta possibilidade deve ser excluída em virtude das condições do acordo de cooperação. Nos termos deste acordo, a Bryne Fotball ASA era obrigada a pagar um aluguer anual de 150 000 NOK ao Bryne FK pela utilização do estádio, acrescido de um montante suplementar de 10 000 NOK por cada jogo oficial. Por conseguinte, o acordo asseguraria que a vantagem económica resultante da cessão do terreno reverteria em benefício exclusivo do Bryne FK.

No que respeita à fusão da Bryne Fotball ASA e do Bryne FK, que ocorreu aproximadamente seis meses após a cessão do terreno, as autoridades norueguesas argumentam que não é possível pressupor que, em consequência desta fusão, a vantagem concedida pelo município aumentará automática e proporcionalmente as actividades comerciais do clube. Ao invés, as actividades económicas actuais devem ser analisadas de forma aprofundada a fim de se estabelecer uma repartição entre as actividades económicas e não económicas.

4. OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS

4.1. OBSERVAÇÕES APRESENTADAS PELO BRYNE FK

O Bryne FK apresentou observações relativamente à cessão do terreno, bem como sobre a estrutura organizacional e as actividades do clube.

O clube explica, tal como acima referido, que a sua estrutura organizacional se alterou aquando da fusão entre o Bryne FK e a Bryne Fotball ASA em 2004. Actualmente, todas as actividades são desenvolvidas no quadro do Bryne FK. No entanto, o clube celebrou um acordo de garantia (*back-to-back*) com a empresa Klubbinvest AS, que suporta os riscos financeiros dos contratos celebrados com os jogadores profissionais.

Além disso, o clube salienta que os seus resultados foram negativos em 2005, 2006 e 2007 e que a maior parte das suas actividades assume uma natureza não comercial, prendendo-se essencialmente com jovens jogadores de futebol. De entre um total de 2 047 horas de actividade do clube⁽³⁷⁾, a actividade económica apenas representou cerca de 230 horas, ou seja, 11 % do total. Todas as actividades não económicas são desenvolvidas nas instalações situadas no terreno cedido ao clube através do acordo de 2003.

No que diz respeito à cessão das instalações do estádio, o clube sublinha que, em 2003, somente foi cedido o terreno, uma vez que o clube já era proprietário dos edifícios e das instalações. Além disso, o clube faz alusão a um contrato de locação celebrado com o município de Time, na sua qualidade de anterior proprietário do terreno, por força do qual uma parcela do terreno cedido é reservada para efeitos de estacionamento por um período de 99 anos. O clube considera que o contrato de locação a longo prazo reduz significativamente o valor do terreno, factor que não havia sido tomado em consideração pela OPAK.

⁽³⁷⁾ Com base num quadro fornecido pelo Bryne FK (integrado no Documento n.º 485026), que indica o número de horas de actividade discriminadas por faixa etária, mês e tipo de actividade (treino, jogo, etc.).

Na opinião do clube, o Bryne FK não era uma empresa aquando da cessão do terreno, devido à sua estrutura organizacional nesse momento, bem como ao acordo de cooperação, acima descrito. Uma vez que a questão do auxílio deve ser apreciada no momento da cessão, não houve assim qualquer elemento de auxílio estatal. Quanto ao valor do terreno, o clube faz notar que, em consequência do valor negativo do contrato de locação, nos termos do qual certas parcelas do terreno deviam ser reservadas para fins de estacionamento, o valor efectivo do terreno cedido era significativamente inferior ao estimado pela OPAK. Por conseguinte, na eventualidade de o Órgão de Fiscalização concluir que a cessão pressupõe a existência de auxílio, este auxílio será *de minimis*.

4.2. OBSERVAÇÕES APRESENTADAS PELA ASSOCIAÇÃO NORUEGUESA DE FUTEBOL

A associação norueguesa de futebol (NFF) apresentou observações sobre a organização do futebol norueguês de modo geral, abstendo-se de se pronunciar sobre o caso em apreço.

A associação explica que é uma das maiores organizações sem fins lucrativos na Noruega, contando com mais de 500 000 membros, incluindo 400 000 jogadores de futebol. A actividade principal da associação consiste na contratação e na formação de jogadores a todos os níveis.

Por conseguinte, a NFF desenvolve esforços no sentido de existirem instalações adequadas em todo o país.

A NFF salienta que, em princípio, a responsabilidade por assegurar e organizar actividades desportivas para as crianças e os jovens a nível local incumbe ao Estado. Deste modo, a construção de novas instalações requer uma contribuição da comunidade desportiva, mas igualmente das autoridades públicas. Na realidade, a NFF entende que a contribuição dos clubes para esta função pública é bastante significativa, apesar de nunca ter sido quantificada. Uma outra vantagem dos esforços envidados pelos clubes a favor das crianças e dos jovens prende-se com a criação de meios que asseguram a passagem do futebol amador para o futebol profissional. A solidariedade com os clubes locais é sempre um objectivo importante, mesmo quando as receitas são geradas pela venda de direitos de transmissão a nível nacional ou europeu.

4.3. OBSERVAÇÕES APRESENTADAS PELO VÅLERENGA FOTBALL

O Vålerenga Fotball, por intermédio do seu representante jurídico, a saber, o gabinete de advogados Selmer, apresentou observações gerais sobre a questão da cessão de terrenos aos clubes de futebol para a construção de instalações desportivas. De acordo com o Vålerenga, esta questão assume uma importância prática, sendo susceptível de se colocar novamente no futuro.

Neste contexto, o clube realça seis elementos que são passíveis de serem importantes aquando da apreciação de tais casos. Em primeiro lugar, sublinha a importância de manter uma contabilidade separada entre as actividades comerciais e não comerciais do clube. Em segundo lugar, o Vålerenga alega que um clube que seja proprietário de um estádio alugado pode eximir-se de ser classificado como uma empresa, desde que opere apenas a

título de «proprietário passivo». Em terceiro lugar, o Vålerenga considera que deve presumir-se que a construção e a exploração dos estádios de futebol não afectam as trocas comerciais. Em quarto lugar, sustenta que os estádios de futebol podem ser considerados como infra-estruturas sociais. Em quinto lugar, a locação a preços de mercado de um estádio de futebol deve ser estabelecida em função do montante que os adquirentes estão dispostos a pagar e não com base na possibilidade de amortizar ou não o investimento. Em sexto lugar, a obrigação de construir e gerir um estádio de futebol, implantado no terreno cedido, tem um valor negativo, o que significa que tal não representa uma vantagem económica para o clube.

II. APRECIACÃO

1. EXISTÊNCIA DE UM AUXÍLIO ESTATAL

O artigo 61.º, n.º 1, do Acordo EEE estabelece o seguinte:

«Salvo disposição em contrário nele prevista, são incompatíveis com o funcionamento do presente Acordo, na medida em que afectem as trocas comerciais entre as Partes Contratantes, os auxílios concedidos pelos Estados-Membros das Comunidades Europeias, pelos Estados da EFTA ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções.»

Decorre desta disposição que, para haver um auxílio estatal na acepção do acordo EEE, devem estar reunidas as seguintes condições:

- o auxílio deve ser concedido por intermédio de *recursos estatais*,
- o auxílio deve favorecer certas empresas ou a produção de certos bens, isto é, a medida deve conferir uma *vantagem económica* a uma *empresa*,
- a medida deve ser *selectiva* na acepção do Acordo EEE,
- o auxílio deve ser susceptível de *distorcer a concorrência* e de *afectar o comércio* entre as Partes Contratantes.

Cabe apreciar numa base individual se estas condições estão preenchidas no que diz respeito a cada uma das transacções descritas anteriormente.

2. VENDA DAS PARCELAS 1/152, 1/301 E 1/630 À GRUNNSTEINEN AS

Na decisão de dar início ao procedimento formal de investigação, o Órgão de Fiscalização manifestou dúvidas quanto ao facto de a transacção ter sido realizada em condições de mercado. O Órgão de Fiscalização reconheceu que, em princípio, uma transacção mediante a qual o preço pago por um terreno consiste numa obrigação de construir um espaço subterrâneo para o município pode ser realizada em condições de mercado. No entanto, a fim de o Órgão de Fiscalização verificar se tal foi o caso, impõe-se que tenha sido realizada uma estimativa do valor do terreno e que o custo de mercado da construção dos lugares de estacionamento tenha sido estabelecido de uma forma fiável.

Além disso, na decisão de dar início ao procedimento, o Órgão de Fiscalização salientou que a estimativa de valor realizada pela Eiendomsregler 1, e posteriormente apresentada pelas autoridades norueguesas, apenas dizia respeito a uma das parcelas em causa. O Órgão de Fiscalização questionou igualmente a fiabilidade da estimativa da parcela 1/630, uma vez que a avaliação não descrevia a metodologia aplicada, nem referia as características do terreno que haviam sido decisivas para a determinação do respectivo valor.

O Órgão de Fiscalização considerou igualmente que a transacção afectava o comércio e a concorrência no EEE.

Na sequência da decisão de dar início a um procedimento do Órgão de Fiscalização, as autoridades norueguesas apresentaram uma nova estimativa do valor dos terrenos, bem como uma avaliação dos custos de construção dos lugares de estacionamento, ambas realizadas pela OPAK. O Órgão de Fiscalização observa que não se pode considerar que a Grunnsteinen tenha beneficiado de qualquer vantagem se for possível demonstrar que o valor do terreno era igual ou inferior ao valor negativo da obrigação de construir um parque de estacionamento subterrâneo. No intuito de examinar se tal foi o caso, é necessário avaliar a fiabilidade do relatório elaborado pela OPAK à luz da metodologia delineada nas Orientações relativas aos elementos de auxílio estatal incluídos nas vendas de terrenos e imóveis por entidades públicas.

2.1. AVALIAÇÃO DO RELATÓRIO DA OPAK

De acordo com as Orientações relativas aos elementos de auxílio estatal incluídos nas vendas de terrenos e imóveis por entidades públicas, o valor de mercado deve ser estabelecido com base em indicadores de mercado e critérios de avaliação de aceitação geral por um perito avaliador de boa reputação, que desempenhe as suas funções de forma independente. Por último, a desvantagem económica resultante de obrigações especiais deve ser avaliada separadamente, podendo reflectir-se no preço de aquisição ⁽³⁸⁾.

Avaliador de reputação confirmada

O relatório de avaliação foi realizado pela OPAK, uma empresa que opera no sector da gestão imobiliária, serviços aos condóminos e avaliação de activos. O relatório em causa foi elaborado por Jacob Aarsheim.

As Orientações relativas aos auxílios estatais estabelecem que um «perito avaliador» é um profissional de reputação confirmada, titular de um diploma adequado obtido num estabelecimento de ensino reconhecido ou de uma qualificação académica equivalente, com experiência suficiente nesta matéria e competente para a avaliação de terrenos e imóveis tanto no que respeita à sua localização, como à categoria em que se integram.

As autoridades norueguesas explicaram que a OPAK e, nomeadamente, Jacob Aarsheim, possuem uma experiência significativa na avaliação de bens imobiliários deste tipo na área de Jæren. Tal é confirmado pelo currículo de Jacob Aarsheim,

que foi enviado em anexo às observações transmitidas pelas autoridades norueguesas ao Órgão de Fiscalização ⁽³⁹⁾. Para além da sua experiência alargada, Jacob Aarsheim é formado em tecnologia de construção. Deste modo, não há razões para crer que a OPAK e Jacob Aarsheim não preencham os critérios estabelecidos nas Orientações e que não disponham de reputação confirmada.

Independência do perito avaliador

As Orientações relativas aos auxílios estatais prevêm que: «Deverá ser assegurada ao perito uma total independência no desempenho das suas funções, ou seja, as autoridades públicas não poderão interferir com os resultados da avaliação».

O relatório refere-se ao objectivo da avaliação e faz alusão à presença de Jacob Aarsheim e de uma outra pessoa da OPAK aquando da visita do terreno. Contém igualmente uma explicação aprofundada sobre a metodologia utilizada. Neste contexto, o Órgão de Fiscalização entende que não há razões para duvidar que o perito desempenhou as suas funções com total independência na aceção das Orientações.

Avaliação do valor de mercado com base em indicadores de mercado e critérios de avaliação de aceitação geral

As Orientações estabelecem que, por «valor de mercado» deve entender-se o «preço pelo qual os terrenos e imóveis poderiam ser vendidos, à data da avaliação, por contrato privado celebrado entre um vendedor voluntário e um comprador independente, subentendendo-se que o bem é objecto de uma oferta pública no mercado, que as condições deste permitem uma venda regular e que se dispõe de um prazo normal para negociar a venda, tendo em conta a natureza do bem».

O relatório OPAK refere-se nomeadamente aos seguintes elementos e pressupostos:

- o proprietário é favorável à venda,
- O terreno pode ser colocado livremente à venda, num prazo normal,
- os adquirentes que estejam dispostos a pagar preços anormalmente elevados devido «a interesses especiais» não são tomados em consideração,

[...]

- a avaliação é realizada em conformidade com a prática habitual da OPAK em matéria de estimativas de valor e também com as metodologias de avaliação preconizadas pelo UiS.

⁽³⁸⁾ Orientações relativas aos elementos de auxílio estatal incluídos nas vendas de terrenos e imóveis por entidades públicas, secção 2.2, alíneas a) a c).

⁽³⁹⁾ Observações da Noruega à decisão de dar início a um procedimento do Órgão de Fiscalização [Documento n.º 466024, p.8, e Anexo 5 (CV)].

Dado que o imóvel no terreno não pode ser recuperado e se destina a ser demolido, a OPAK avaliou as parcelas enquanto terrenos não construídos. A metodologia aplicada, designada por «método do custo do terreno» é explicada da forma a seguir referida.

«A avaliação do imóvel depende da utilização prevista do terreno e do seu potencial de desenvolvimento, incluindo lucros projectados. Entre os parâmetros a ter directamente em conta incluem-se os custos do terreno, ou seja, a diferença entre o valor de mercado do terreno plenamente construído e o valor da construção global, incluindo a margem de lucro, mas excluindo o custo do terreno, dividido pelo número de metros quadrados da superfície interior construída, com exclusão das caves»⁽⁴⁰⁾ Além disso, é explicado que o custo do terreno dependerá da procura na região, dos custos de construção e da regulamentação em vigor em matéria de urbanização. Aquando da avaliação, serão igualmente tomados em consideração os preços de venda de terrenos comparáveis da região.

Baseando-se na aplicação desta metodologia, o relatório da OPAK estimou o preço em 3,2 milhões de NOK, considerando que se tratava de uma estimativa razoável para efeitos de venda.

Na sua decisão relativa à venda do edifício da biblioteca universitária em Oslo, o Órgão de Fiscalização havia considerado que o método de custo do terreno constitui uma metodologia aceitável para os terrenos não construídos⁽⁴¹⁾. Nas suas páginas web⁽⁴²⁾, a associação norueguesa de avaliadores (NTF) faz principalmente alusão a outras metodologias, tais como o método da capitalização líquida, o método dos fluxos de tesouraria e o método do «valor técnico». No entanto, estes métodos pressupõem a existência de um edifício no terreno. Dado que o edifício no terreno em causa se destina a ser demolido, o Órgão de Fiscalização considera que o método de custo do terreno constitui um método de avaliação aceitável das três parcelas em questão.

A desvantagem económica decorrente de obrigações especiais

De acordo com as Orientações, as «obrigações especiais atinentes ao terreno ou ao imóvel e não ao adquirente ou às actividades económicas que este desenvolve podem estar relacionadas com a venda desde que tenham por objectivo salvaguardar o interesse público, na medida em que sejam impostas a todos os adquirentes e susceptíveis de ser preenchidas por qualquer adquirente, independentemente do seu domínio de actividade ou do facto de desenvolver ou não uma actividade. A desvantagem económica resultante dessas obrigações deverá ser avaliada separadamente por peritos independentes, podendo reflectir-se no preço de aquisição».

O Órgão de Fiscalização considera que a obrigação de construir um parque de estacionamento subterrâneo constitui uma obrigação especial deste teor, dado não estar relacionada com o adquirente. De igual forma, os custos de demolição do edifício em causa podem ser avaliados e deduzidos de acordo com os mesmos princípios.

No que respeita à obrigação de construir lugares de estacionamento subterrâneos, a estimativa dos custos baseia-se nas orientações emitidas pelas autoridades públicas e por um instituto de engenharia independente⁽⁴³⁾ que exigem que os lugares de estacionamento tenham uma superfície de 25 metros quadrados, bem como na experiência dos custos de construção de parques de estacionamento subterrâneos. A OPAK refere que este método de cálculo dos custos é prática corrente no sector. Nesta base, a OPAK estima o preço de cada lugar de estacionamento em 130 000 NOK, ou seja, estima que o montante total se cifrará em 8 450 000 NOK para 65 lugares de estacionamento, excluindo IVA e os custos do terreno.

Os custos de demolição, incluindo as despesas relacionadas com a recolha e a triagem de resíduos, foram calculados em função da experiência com trabalhos de demolição semelhantes. A OPAK estima que estes custos poderão atingir 150 000 NOK.

O Órgão de Fiscalização recorda que, apesar de ser obrigado a apreciar o teor dos pareceres de peritos apresentados por terceiros, não está vinculado a contratar os seus próprios consultores externos⁽⁴⁴⁾. Após ter examinado os cálculos em matéria de custos, realizados por um perito independente com conhecimentos técnicos suficientes para efeitos de uma estimativa de valor do terreno enquanto tal e na sequência de uma inspecção do local, o Órgão de fiscalização considera que estes cálculos são consentâneos com as Orientações relativas aos auxílios estatais. Os custos estimados podem, deste modo, reflectir-se no preço de aquisição.

2.2. CONCLUSÕES QUANTO AO ELEMENTO DE AUXÍLIO ESTATAL NA VENDA DAS PARCELAS 1/152, 1/301 E 1/630 À GRUNNSTEINEN AS

À luz da avaliação acima referida e apresentada no relatório da OPAK, o Órgão de Fiscalização conclui que, atendendo ao facto de as desvantagens económicas decorrentes da obrigação de construir os lugares de estacionamento subterrâneos e de os custos de demolição do edifício em causa ascenderem, no total, a 8,6 milhões de NOK, e uma vez que o valor do terreno é estimado em 3,2 milhões de NOK, a transacção não confere qualquer vantagem económica à Grunnsteinen AS. Dado o valor negativo das desvantagens económicas exceder numa medida significativa o valor positivo do terreno, esta conclusão não é afectada por qualquer margem de erro razoável nem pelo facto de a OPAK afirmar que a avaliação de bens imobiliários desse tipo é, na realidade, pouco precisa.

O Órgão de Fiscalização observa, contudo, que a diferença de valor entre a obrigação assumida pela Grunnsteinen e o valor do terreno é de tal modo significativa que poderia ser indicativa do facto de o valor de mercado determinado pela OPAK ser pouco exacto. No entanto, dada a discrepância significativa, mesmo um enorme reajustamento dos valores estabelecidos pela OPAK não conduziria à conclusão de que a Grunnsteinen havia beneficiado de uma vantagem.

Neste contexto, o Órgão de Fiscalização conclui que a cessão das parcelas 1/152, 1/301 e à Grunnsteinen não constitui um auxílio estatal na acepção do artigo 61.º, n.º 1, do Acordo EEE.

⁽⁴⁰⁾ Avaliação realizada pela OPAK das parcelas 1/152, 1/301 e 1/630 (Anexo 3 ao Documento n.º 466024).

⁽⁴¹⁾ Decisão n.º 170/05/COL, de 29 de Junho de 2005, relativa à venda de imóveis públicos – edifício da biblioteca universitária e parte do terreno adjacente em Oslo.

⁽⁴²⁾ <http://www.ntf.no/naring.aspx>

⁽⁴³⁾ Norges byggeforskningsinstitutt e Statens vegvesen.

⁽⁴⁴⁾ Processo T-274/01, *Valmont/Comissão*, n.º 72, Colect. 2004, p. II-3145.

3. VENDA DA PARCELA 4/165 À BRYNE INDUSTRIEPARK AS

Na decisão de dar início ao procedimento formal de investigação, o Órgão de Fiscalização manifestou dúvidas quanto ao facto de o preço de 4,7 milhões de NOK pago pelo terreno com uma superfície de 56 000 metros quadrados corresponder ao preço de mercado. As suas dúvidas baseavam-se, nomeadamente, no facto de o município ter declarado que o terreno havia sido vendido ao preço de custo, uma política que viria posteriormente a ser abandonada, por ser susceptível de conduzir a preços de venda de terrenos por preços demasiado baixos. Além disso, dado não ter sido realizada qualquer estimativa de valor, o Órgão de Fiscalização manifestou o seu ceticismo no que respeita à comparação com os preços de outros terrenos situados na região.

Em resposta ao pedido de informações do Órgão de Fiscalização formulado na sua decisão de dar início a um procedimento, as autoridades norueguesas apresentaram uma estimativa do valor do terreno realizada pela OPAK. Consequentemente, impõe-se considerar se a avaliação apresentada corresponde aos critérios estabelecidos para o efeito nas Orientações relativas aos auxílios estatais do Órgão de Fiscalização.

3.1. AVALIAÇÃO DO RELATÓRIO DA OPAK

De acordo com as Orientações relativas aos auxílios estatais do Órgão de Fiscalização, o valor de mercado do terreno deve ser estabelecido com base em indicadores de mercado e critérios de avaliação de aceitação geral por um perito avaliador de reputação confirmada, que desempenhe a suas funções de forma independente.

Avaliador de reputação confirmada

As qualificações e a reputação da OPAK e, nomeadamente, de Jacob Aarsheim foram acima apreciadas. À luz dessa apreciação, o Órgão de Fiscalização conclui que o relatório relativo à parcela 4/165 foi igualmente elaborado por um avaliador de reputação confirmada.

Independência do perito avaliador

O Órgão de Fiscalização não detectou quaisquer elementos que apontassem para a falta de independência do perito avaliador. Jacob Aarsheim faz parte de uma sociedade de peritos de reputação confirmada, sem qualquer ligação formal ao município. O relatório também indica o objectivo da avaliação e confirma que Jacob Aarsheim visitou o terreno, descrevendo em pormenor o método aplicado. Nessa base, o Órgão de Fiscalização não tem razões para duvidar que a avaliação foi realizada de forma plenamente independente do município, não tendo assim o resultado da avaliação sido por ele influenciado.

Avaliação do valor de mercado com base em indicadores de mercado e critérios de avaliação de aceitação geral

Tal como acima descrito, a OPAK baseia-se em vários pressupostos para proceder às suas avaliações, nomeadamente o facto de o vendedor estar disposto a vender e de a negociação da venda do terreno poder prolongar-se por um prazo adequado.

A OPAK estimou o valor do terreno à luz do facto de este não estar sujeito a um plano de urbanização, mas apenas à obrigação geral de ser afectado a fins industriais. Tal deveu-se à retirada

da proposta do plano de urbanização que afectava o terreno a fins industriais antes da assinatura do contrato, devido a objecções formuladas pela administração da rede rodoviária pública nacional⁽⁴⁵⁾. O plano de urbanização adoptado ulteriormente era, segundo a OPAK, muito diferente do plano que havia sido retirado, uma vez que a zona foi afectada a fins desportivos e não industriais.

O relatório especifica que «o valor de venda é o preço que vários adquirentes potenciais e independentes, interessados no terreno, estão dispostos a pagar à data da avaliação». Contrariamente ao que sucedeu no âmbito da avaliação dos terrenos cedidos à Grunnstein, a OPAK não aplicou, no caso de Hålandsmarka, o método do custo do terreno ou qualquer outro método preconizado pela NTF para a avaliação de imóveis. Ao invés, o preço é calculado com base na aferição com o preço de venda de outros terrenos comparáveis situados na região (preços de venda comparativos).

A OPAK afirma que os preços comparáveis na região oscilam entre 80 NOK por metro quadrado (venda entre um particular e o município) e 115 NOK por metro quadrado (venda entre particulares). A OPAK faz igualmente referência a uma decisão de reavaliação em Stavanger, em que foi determinado um preço de 140 NOK por metro quadrado no que diz respeito a parcelas afectadas à construção de habitações num local muito central. Segundo a OPAK, tal corresponderia a um preço de cerca de 90 NOK por metro quadrado para a zona industrial em questão. A OPAK reconhece que as condições de mercado são pouco precisas, pelo que indica que o preço de mercado podia oscilar entre 80 e 100 NOK por metro quadrado, ou seja, entre 4 510 000 e 5 636 000 para a superfície total. Neste contexto, a OPAK estimou que o valor de venda se situa num ponto intermédio no âmbito deste intervalo de preços, isto é, em 5 100 000 NOK.

Na sua decisão de dar início ao procedimento, o Órgão de Fiscalização manifestou ceticismo quanto à comparação estabelecida pelo município com os preços obtidos por outros terrenos na região, nomeadamente, por o plano de urbanização já haver sido adoptado, não obstante as objecções da administração da rede rodoviária pública, pelo que se afigurava incorrecto comparar o terreno com outros situados em regiões para as quais não estava previsto qualquer plano de urbanização. As autoridades norueguesas salientaram, contudo, nas suas observações sobre a decisão de dar início ao procedimento, que as objecções formuladas pela administração da rede rodoviária pública eram conhecidas no momento da venda e, consequentemente, não vigorava qualquer plano de urbanização. Além disso, um plano de urbanização para esta região foi apenas adoptado em Agosto de 2007, ou seja, dois anos após a venda, tendo a área sido então afectada a fins desportivos. Apesar de a cronologia destes acontecimentos não ser do conhecimento das partes aquando da transacção, estes elementos apoiam a conclusão de que a retirada do plano de urbanização inicial era efectiva, sendo de antever que fossem introduzidas alterações significativas.

Por conseguinte, o Órgão de Fiscalização considera aceitáveis os pressupostos subjacentes ao relatório elaborado pela OPAK, ou seja, que no momento da venda não era aplicável qualquer plano de urbanização.

⁽⁴⁵⁾ Cláusula 1 da secção 3 do acordo de venda (Documento n.º 428860).

No que respeita ao método de avaliação aplicado pela OPAK, o Órgão de Fiscalização sublinha que o método dos preços de venda comparativos afigura-se menos preciso que outros métodos descritos pela NTF, uma vez que as características e a utilização projectada do terreno são tidas em conta em menor grau neste quadro. No entanto, o Órgão de Fiscalização depreende das avaliações da OPAK que o método dos custos do terreno, estreitamente ligado à exploração máxima autorizada do terreno, não é de fácil aplicação na ausência de um plano de urbanização. A este respeito, é referir que a NTF faz igualmente referência ao método de preços comparativos como um dos métodos aceitáveis para a avaliação de terrenos industriais ⁽⁴⁶⁾.

Neste contexto, o Órgão de Fiscalização entende que deve considerar-se que o relatório da OPAK se baseia em indicadores e critérios de avaliação de aceitação geral.

3.2. CONCLUSÃO SOBRE O ELEMENTO DE AUXÍLIO ESTATAL NA VENDA DA PARCELA 4/165 À BRYNE INDUSTRIAPARK

O preço de venda à Bryne Industripark foi de 4 700 000 NOK. Tal situa-se no extremo inferior da gama de preços estabelecida pela OPAK (4 510 000 a 5 636 000 NOK), sendo ligeiramente inferior ao preço estimado de 5,1 milhões de NOK.

De acordo com a jurisprudência do Tribunal de Primeira Instância, o Órgão de Fiscalização, na análise das estimativas de valor que lhe forem apresentadas durante um procedimento relativo a um auxílio estatal respeitante à venda de terrenos e imóveis por entidades públicas, deve «determinar se [o preço de venda] não se afasta destes *de tal modo* que deva concluir-se pela existência de uma vantagem» ⁽⁴⁷⁾ (itálico acrescentado). Além disso, a transacção em causa refere-se a terrenos não construídos que não são objecto de qualquer plano de urbanização, pelo que o respectivo valor, de acordo com a OPAK, não pode ser estabelecido de forma exacta. Desta forma, o valor de mercado efectivo do terreno poderia igualmente situar-se no extremo inferior do leque de preços estabelecido pela OPAK, o que corresponderia ao preço efectivamente pago pela Bryne Industripark. Neste contexto, o Órgão de Fiscalização conclui que não pode ser estabelecido que a venda do terreno conferiu uma vantagem à Bryne Industripark na aceção das regras em matéria de auxílios estatais.

Por conseguinte, a transacção não envolve a concessão de um auxílio estatal à Bryne Industripark, na aceção do artigo 61.º, n.º 1, do Acordo EEE.

4. VENDA DAS PARCELAS 2/70 E 2/32 (ESTÁDIO DE BRYNE) AO BRYNE FK

Na decisão de dar início ao procedimento formal de investigação, o Órgão de Fiscalização manifestou dúvidas quanto ao facto de a cessão a favor do Bryne FK pelo montante de 0 NOK ter sido realizada em condições de mercado. Além disso, o Órgão de Fiscalização, com base nas informações de que

dispunha nessa fase, considerou que era provável que o Bryne FK se enquadrasse na definição de empresa para efeitos das regras em matéria de auxílios estatais, desenvolvendo actividades económicas susceptíveis de afectar o comércio intra-EEE. Nessa base, o Órgão de Fiscalização considerou, a título preliminar, que a transacção poderia ter envolvido recursos estatais e ter conferido uma vantagem a uma empresa, sendo susceptível de afectar o comércio intra-EEE.

No âmbito do procedimento formal de investigação, foram disponibilizadas novas informações ao Órgão de Fiscalização.

Nas suas observações sobre a decisão de dar início ao procedimento formal de investigação e em resposta ao pedido de informações do Órgão de Fiscalização, as autoridades norueguesas apresentaram, em primeiro lugar, uma estimativa do valor das parcelas cedidas e, em segundo lugar, novas informações sobre a estrutura organizacional do clube de futebol no momento da transacção. No que diz respeito à estrutura organizacional, foi indicado que o clube era composto por duas entidades, designadamente, a Bryne ASA e o Bryne FK.

4.1. RECURSOS ESTATAIS

O artigo 61.º, n.º 1, do Acordo EEE exige que uma medida seja concedida pelo Estado ou através de recursos estatais para ser considerada um auxílio estatal.

O Órgão de Fiscalização recorda que, de acordo com a jurisprudência consagrada, a definição de auxílio é mais lata do que a de subvenção, dado incluir não apenas benefícios positivos, como as subvenções em si, mas também medidas estatais que, por diversas formas, eximem as empresas de suportar encargos normalmente incluídos no respectivo orçamento e que, sem serem subvenções no sentido estrito do termo, apresentam uma natureza semelhante e produzem o mesmo efeito ⁽⁴⁸⁾. A perda de receitas pelo Estado no quadro de uma venda a um preço inferior ao valor de mercado insere-se igualmente no conceito de recursos estatais.

Por conseguinte, a fim de determinar se a venda das parcelas 2/70 e 2/32 ao Bryne FK envolveu recursos estatais, cabe estabelecer o respectivo valor de mercado. Na eventualidade de o município as ter vendido a um preço inferior ao seu valor de mercado, pode concluir-se que foram utilizados recursos estatais que assumiram a forma de receitas cessantes.

As autoridades norueguesas apresentaram uma estimativa de valor do terreno em que foi construído o estádio, realizada pela OPAK. Como supramencionado, a estimativa de valor deve ser examinada à luz da Orientações do Órgão de Fiscalização.

⁽⁴⁶⁾ Ver nota de pé-de-página 42.

⁽⁴⁷⁾ Processo T-274/01 *Valmont*, supracitado, n.º 45, e processos apensos T-127/99, T-129/99 e T-148/99 *Diputación Foral de Alava*, n.º 85, Colect. 2002, p. II-01275.

⁽⁴⁸⁾ Ver, nomeadamente, os processos C-143/99 *Adria-Wien Pipeline e Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke*, n.º 38, Colect. 2001, p. I-8365; C-501/00, *Espanha/Comissão*, n.º 90, Colect. 2004, p. I-6717; e C-66/02, *Itália/Comissão*, n.º 77, Colect. 2005, p. I-0000.

Perito avaliador independente e de reputação confirmada

Ao examinar o relatório, o Órgão de Fiscalização verifica que foi o mesmo perito da OPAK, Jacob Aarsheim, que procedeu a esta avaliação. O Órgão de Fiscalização já concluiu que a OPAK e Jacob Aarsheim respeitam o requisito previsto nas Orientações de que o perito avaliador deve ser um profissional de reputação confirmada. Além disso, o Órgão de Fiscalização não tem razões para crer que Jacob Aarsheim não desempenhou as suas funções de forma independente no quadro da avaliação.

Avaliação do valor de mercado com base em indicadores de mercado e critérios de avaliação de aceitação geral

Atendendo à natureza específica do terreno em questão, é necessário examinar de forma aprofundada o método aplicado, a fim de determinar se a avaliação foi efectuada com base em indicadores de mercado e critérios de avaliação de aceitação geral.

A avaliação contém, em primeiro lugar, uma descrição da utilização actual do terreno, designadamente um campo de futebol, uma pista de atletismo, campos de treino, tribunas e salas de treino. A área foi afectada a fins desportivos no âmbito do plano de urbanização em vigor, com data de 28 de Outubro de 1997. A OPAK indica que deve tomar-se como ponto de partida o valor do terreno em função da sua exploração possível. Todavia, a OPAK considera que, dado o facto de já estarem construídas instalações desportivas neste terreno, não sendo assim possível qualquer exploração do mesmo, deve ser aplicada uma metodologia diferente. Uma vez que o estádio já beneficiou de fundos provenientes do jogo ⁽⁴⁹⁾, a OPAK refere-se às condições que regem estes fundos, que estabelecem que as instalações devem manter-se abertas e ser utilizadas durante 40 anos; caso contrário, os fundos devem ser reembolsados. Além disso, no intuito de estimar o valor do terreno ao abrigo de um plano de urbanização alternativo, devem ser conhecidas as condições do referido plano. Neste contexto, a OPAK conclui que o valor do estádio só pode ser avaliado a título de bem imobiliário destinado a ser desenvolvido para efeitos de instalações desportivas. A estimativa baseia-se, por conseguinte, numa comparação com os terrenos industriais vendidos na região, sendo em seguida efectuada uma dedução atendendo à inexistência de zonas de actividades comerciais que sejam fonte de receitas ao abrigo do plano de urbanização actual. A OPAK conclui que o preço de mercado se situaria entre 2 385 000 e 2 915 000 de NOK, estimando assim o valor de venda em 2 650 000 de NOK.

O Órgão de Fiscalização salienta, em primeiro lugar, que a estimativa não se baseia em qualquer dos métodos preconizados pela associação norueguesa de peritos avaliadores, nem sobre uma comparação directa com bens imobiliários semelhantes.

No entanto, o Órgão de Fiscalização reconhece que um estádio de futebol é um tipo de imóvel específico, sendo, como tal, difícil efectuar uma comparação directa com outros tipos de

imóveis. Por outro lado, o Órgão de Fiscalização considera que, dada a ausência de um plano de urbanização alternativo e a desvantagem económica decorrente da obrigação de reembolso em caso de afectação a outros fins, uma estimativa de valor baseada no plano de urbanização actual afigura-se ser a melhor solução para avaliar o valor do terreno efectivamente cedido. Por último, o Órgão de Fiscalização reconhece a dificuldade subjacente às avaliações de terrenos afectados a fins desportivos que, ao abrigo das regras em vigor em matéria de urbanização, não podem ser utilizados enquanto zonas de actividades comerciais que sejam fonte de receitas. Nestas circunstâncias, o Órgão de Fiscalização considera aceitável o método utilizado por Jacob Aarsheim da OPAK para estimar o preço de mercado, muito embora este cálculo implique forçosamente um grau de incerteza. Por exemplo, o Órgão de Fiscalização considera que o valor de mercado pode ainda ser reduzido pelo facto de o clube já ter assinado um contrato de locação para o terreno, o que representaria assim um inconveniente para outro adquirente eventual. Tendo em conta estas reservas, o Órgão de Fiscalização considera o relatório suficientemente pormenorizado e fundamentado, pelo que entende que o mesmo estima, com um grau de certeza suficiente, o valor provável do terreno.

Uma vez que o município de Time cedeu o terreno ao Bryne FK pelo preço de 0 NOK, enquanto o seu valor estimado era de aproximadamente 2 650 000 NOK, o Órgão de Fiscalização conclui que a transacção envolveu recursos estatais.

4.2. VANTAGEM ECONÓMICA PARA UMA EMPRESA

a) Existência de uma vantagem económica

Dado o terreno ter sido cedido ao Bryne FK pelo montante de 0 NOK, há uma diferença patente entre o preço pago e o provável valor de mercado do terreno. O Órgão de Fiscalização conclui, por conseguinte, que a transacção confere uma vantagem económica a Bryne FK, uma vez que o clube não teve de pagar o valor que o terreno teria em condições de mercado.

b) Qualidade de empresa do Bryne FK para efeitos das regras em matéria de auxílios estatais

Em seguida, deve ser apreciado se o Bryne FK deve ser considerado como uma empresa para efeitos das regras em matéria de auxílios estatais. Atendendo a esse objectivo, é de recordar que o conceito de empresa abrange qualquer entidade que desenvolva uma actividade económica, independentemente do seu estatuto jurídico e do seu modo de financiamento, e que deve entender-se por actividade económica qualquer actividade que consista na oferta de bens ou serviços num determinado mercado ⁽⁵⁰⁾.

O Bryne FK conta com uma equipa de jogadores profissionais ou semiprofissionais que jogam actualmente na divisão abaixo da primeira liga mas que jogavam, no momento da transacção, na primeira liga. Na sua decisão de dar início ao procedimento, o Órgão de Fiscalização considerou, a título preliminar, que o Bryne FK constituía uma empresa, com base no facto de que algumas das suas actividades, nomeadamente a venda e a contratação dos jogadores profissionais, a prestação de serviços de

⁽⁴⁹⁾ Os fundos provenientes do jogo são os rendimentos da sociedade de jogo Norsk Tipping, de que o Estado é proprietário. De acordo com as regras estabelecidas pelo Ministério da Cultura e do Culto, as referidas instalações devem ser mantidas abertas durante 40 anos após a data de conclusão das obras. Ver a brochura «OM tilskudd til anlegg para idrett og fysisk aktivitet – 2008», Capítulo 4.9, http://www.regjeringen.no/upload/KKD/Idrett/V-0732B_web.pdf

⁽⁵⁰⁾ Ver o acórdão do Tribunal da EFTA nos processos E-5/07, *Private Bamehagers Landsforbund/Órgão de Fiscalização da EFTA*, n.º 78, e C-218/00 *Cisal*, n.º 23, Colect. 2002, p. I-691.

lazer sob a forma de jogos de futebol e o fornecimento de espaços publicitários, parece serem realizadas no âmbito de um mercado, pelo que assumiam uma natureza essencialmente económica. O Órgão de Fiscalização entende que não lhe foi apresentado qualquer argumento novo susceptível de alterar a sua conclusão no âmbito do procedimento formal de investigação. Por conseguinte, deve concluir-se que, em relação a estas actividades, o Bryne FK constitui uma empresa para efeitos das regras em matéria de auxílios estatais.

Contudo, a autoridade observa que 89 % da totalidade das actividades do Bryne FK, percentagem essa calculada em função do número de horas de actividade, dizem respeito a actividades relacionadas com o futebol não profissional, nomeadamente a organização de actividades para crianças e jovens ⁽⁵¹⁾.

De acordo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, a prática de desporto só está sujeita à legislação do EEE na medida em que constitua uma actividade económica na acepção do Acordo EEE. A legislação seria assim aplicável às actividades dos jogadores de futebol profissionais ou semiprofissionais desenvolvidas no mercado ⁽⁵²⁾. Tal como supramencionado, estas actividades foram concentradas na empresa Bryne ASA. Por outro lado, as actividades propostas pelo Bryne FK a 600 jovens jogadores de futebol no âmbito do clube são principalmente actividades sem fins lucrativos e baseiam-se, em grande medida, no trabalho voluntário de pais e terceiros ⁽⁵³⁾.

Em seguida, é de observar que, de acordo com a prática da Comissão Europeia, foi estabelecido que a realização dessas actividades desportivas a favor de crianças e de jovens não constitui uma actividade económica para efeitos das regras em matéria de auxílios estatais. Num processo referente ao apoio público a favor de actividades desportivas organizadas por clubes de desporto profissionais para os jovens em França, a Comissão entendeu que o apoio concedido aos jovens no âmbito da educação cívica, académica e desportiva podia ser considerado como enquadrando-se nas funções gerais que incumbem no Estado no domínio da educação. Na medida em que esta educação havia substituído o que era anteriormente designado por «estudos desportivos», preservando simultaneamente a organização e as características gerais, o apoio em causa revertia em benefício de actividades no domínio da educação, não sendo assim abrangido pela esfera da concorrência. Além disso, algumas das actividades apoiadas visavam atenuar a violência entre os apoiantes das equipas e outras ainda consistiam em actividades comunitárias a nível local. A Comissão considerou que tais actividades podiam ser definidas como contribuindo para a educação cívica em sentido lato. Desta forma, concluiu que as medidas em causa podiam ser comparadas a actividades didácticas cuja responsabilidade era assumida no âmbito do sistema de educação nacional, sendo uma das funções gerais do Estado ⁽⁵⁴⁾.

Nesse contexto, é de referir que a associação norueguesa de futebol (NFF) salientou que, em princípio, a realização e a organização de actividades desportivas para crianças e jovens a nível local é uma responsabilidade pública. Os clubes, em colaboração com as autoridades locais e a associação, assumem uma responsabilidade significativa a nível do desenvolvimento das instalações e da organização de actividades a todos os níveis. Além disso, a NFF indicou que as autoridades norueguesas sublinharam reiteradamente o impacto positivo do futebol enquanto mecanismo de integração social ⁽⁵⁵⁾.

Dado que os clubes organizam actividades de futebol para as crianças e os jovens, assegurando assim um complemento educativo no domínio do desporto, bem como um meio de integração e mobilidade social, conforme salientado pela NFF, o Órgão de Fiscalização entende que as actividades de futebol recreativas organizadas pelo Bryne FK podem ser consideradas como uma missão de interesse público, equiparável a actividades de educação. Consequentemente, tais actividades não constituem actividades económicas na acepção das disposições relativas aos auxílios estatais do Acordo EEE.

Tendo em conta o que precede, o Órgão de Fiscalização conclui que, em relação às suas actividades não profissionais, Bryne FK não pode ser considerado uma empresa para efeitos das regras em matéria de auxílios estatais.

c) Inexistência de vantagem a favor das actividades económicas do clube

A Comissão Europeia concluiu que, quando um clube desportivo desenvolve simultaneamente actividades económicas e não económicas, não haverá auxílio estatal se o clube, através de uma contabilidade separada, garantir que as actividades económicas não beneficiem de qualquer vantagem ⁽⁵⁶⁾. No quadro da apreciação, deve em seguida apurar-se, por conseguinte, se a vantagem que consistiu na cessão de um terreno por um preço inferior à estimativa do preço de mercado, reverteu efectivamente em benefício das actividades económicas do clube.

Numa primeira etapa, é de observar que o clube, aquando da transacção, era composto por duas entidades jurídicas, designadamente, o Bryne FK e a Bryne Fotball ASA. Num acordo de cooperação celebrado entre o clube e a empresa em 2000, estabeleceu-se a repartição das funções e as relações económicas entre as duas entidades.

Nos termos do acordo de cooperação entre as duas entidades, a Bryne Fotball ASA era responsável pelo desenvolvimento de actividades económicas, tais como os acordos de patrocínio, a venda de direitos televisivos e de transmissão, o fornecimento de espaços publicitários no estádio, a venda e a emissão de licenças para a venda de artigos diversos aos adeptos e a exploração comercial dos jogadores, do nome e do logótipo do clube, a venda de bilhetes para os jogos de futebol do clube em casa e os acordos relativos às operações de bingo (cláusula 2.1).

⁽⁵¹⁾ Documento n.º 485026 (observações de terceiros comunicadas pelo Bryne FK).

⁽⁵²⁾ Processo 13-76, *Donà/Mantero*, n.º 12, Colect. 1976, p. 1333.

⁽⁵³⁾ Documento n.º 485026 (observações de terceiros comunicadas pelo Bryne fotballklubb).

⁽⁵⁴⁾ Processo n.º 118/00 [Subvenções públicas aos clubes desportivos profissionais (França)].

⁽⁵⁵⁾ Documento n.º 484855 (observações de terceiros comunicadas pela Associação norueguesa de futebol de 3 de Julho de 2008).

⁽⁵⁶⁾ Ver a decisão da Comissão no Processo n.º 118/00, supracitada.

O Bryne FK, por seu turno, era responsável por todas as actividades desportivas, incluindo o treino e os jogos, bem como por todas as funções oficiais ao abrigo da regulamentação em matéria de desporto da NFF, por actividades diversas relacionadas com a angariação de fundos para a vertente não profissional do clube, bem como pela exploração do estádio, à excepção da publicidade.

Apesar de o Bryne FK ser oficialmente o empregador dos jogadores profissionais e do pessoal de apoio, sendo assim a parte contratante formal nos acordos relativos à venda, contratação e empréstimo de jogadores, todas as obrigações financeiras conexas⁽⁵⁷⁾ eram assumidas pela Bryne Fotball ASA. Além disso, os eventuais resultados líquidos após a cobertura de todas as despesas revertiam em benefício da Bryne Fotball ASA (cláusula 4.2). Por último, o pessoal administrativo era recrutado e pago pela Bryne Fotball ASA (cláusula 5.1).

Nos termos do acordo, o estádio enquanto tal era da responsabilidade do Bryne FK. A Bryne Fotball ASA devia pagar ao Bryne FK uma renda anual de 150 000 NOK pela utilização geral do estádio e um suplemento de 10 000 NOK por jogo oficial (cláusula 4.2). A Bryne Fotball ASA devia igualmente pagar ao Bryne FK um montante anual pelo direito de exploração do nome e do logótipo do clube, bem como pela exploração comercial dos jogadores (cláusula 4.3). De igual modo, quando a equipa profissional utilizava activos pertencentes ao Bryne FK, tais como o estádio ou o nome e o logótipo do clube, este último devia ser receber uma remuneração para o efeito. Nas observações que transmitiu ao Órgão de Fiscalização, o Bryne FK afirma que se tratava de um prémio baseado em preços de mercado, apesar de não ter apresentado qualquer documentação relativamente ao cálculo deste prémio.

Por força do acordo de cooperação, pode afirmar-se que o Bryne FK realizava algumas actividades suplementares de angariação de fundos, nomeadamente, mediante a locação do estádio, bem como do seu nome e logótipo à Bryne Fotball ASA. A natureza destas actividades é tal que, em princípio, podem ser desenvolvidas no mercado em concorrência com outros operadores, sendo assim abrangidas pela definição de actividade económica. Todavia, no caso vertente, a razão subjacente ao pagamento efectuado pela empresa de responsabilidade limitada pela utilização do estádio, bem como pelo nome e logótipo do clube era efectivamente garantir que nenhum financiamento destinado a beneficiar as actividades de futebol recreativas revertesse em benefício das actividades de futebol profissionais. Deste modo, as receitas obtidas por Bryne FK graças a este acordo parecem ter sido novamente canalizadas para as actividades de futebol não profissionais por ele realizadas.

Tal como acima demonstrado, todos os custos relativos à equipa profissional eram suportados pela Bryne Fotball ASA e, cada vez que a equipa profissional utilizava activos pertencentes a Bryne FK, o clube devia ser remunerado. É igualmente de observar que todas as actividades comerciais (como a publicidade, etc.) relacionadas com o futebol profissional eram desen-

volvidas no âmbito da Bryne Fotball ASA⁽⁵⁸⁾. Tal como supra-mencionado, nos termos do acordo com o município de Time, o terreno do estádio foi cedido ao Bryne FK, e não à Bryne Fotball ASA. Nestas circunstâncias, o Órgão de Fiscalização considera que o acordo de cooperação assegurava que qualquer auxílio concedido ao Bryne FK não reverteria em benefício das actividades de futebol profissionais ou de quaisquer actividades comerciais conexas, uma vez que estas actividades e as desenvolvidas pelo Bryne FK eram objecto de uma contabilidade separada.

Além disso, o Órgão de Fiscalização faz notar que o Bryne FK indicou que todas as suas actividades eram desenvolvidas no recinto do estádio, incluindo as actividades não profissionais que representavam 89 % das mesmas. Isto significa que o terreno é utilizado essencialmente para as actividades de base do clube, ou seja, a realização de actividades recreativas de futebol a nível local, orientadas sobretudo para as crianças e os jovens.

Nestas circunstâncias, o Órgão de Fiscalização conclui que as actividades geradoras de receitas do Bryne FK têm manifestamente um carácter útil e conexo em relação ao objectivo principal do clube⁽⁵⁹⁾.

Além disso, no que diz respeito nomeadamente à locação do estádio de futebol, o Órgão de Fiscalização observa que o estádio em causa tem uma capacidade limitada e não se situa num centro urbano importante. Deste modo, afigura-se que a utilização do estádio, por outros que não a Bryne Fotball ASA, não assumiria um interesse significativo, que este apenas gera receitas reduzidas e que, consequentemente, apresenta um interesse limitado para os investidores privados que pretendem realizar lucros. É também importante referir que, tal como expressamente indicado no relatório da OPAK, não existem áreas comerciais contíguas na zona do estádio, pelo que este não entra em concorrência com os centros comerciais ou os edifícios para escritórios situados na região.

Na Primavera de 2004, ou seja, cerca de seis meses após a transacção, a Bryne Fotball ASA cessou a sua actividade, sendo as suas actividades profissionais transferidas para o Bryne FK. Além disso, o Bryne FK confirmou que o clube não mantém uma contabilidade separada para os diferentes tipos de actividades por ele realizadas.

⁽⁵⁸⁾ O acordo de cooperação aplicável nessa data estabelecia que era a Bryne Fotball ASA, e não o Bryne FK, a entidade responsável pelos acordos de patrocínio, pela venda de direitos televisivos e de transmissão, pelo fornecimento de espaços publicitários no estádio, pela venda e pela emissão de licenças relativa a artigos diversos para adeptos e pela exploração comercial dos jogadores, bem como do nome e do logótipo do clube. De igual forma, a Bryne Fotball ASA era também responsável pela venda de bilhetes para os jogos de futebol do clube em casa. No que respeita à venda e contratação dos jogadores profissionais, apesar de tal figurar entre as funções e as responsabilidades do Bryne FK enumeradas na cláusula 2.5 do acordo, era a Bryne Fotball ASA que se responsabilizava pelo pagamento do preço de transferência e pelos salários aos jogadores. Assim, afigura-se que as actividades qualificadas pelo Órgão de Fiscalização como assumindo uma natureza económica e susceptíveis de afectar o comércio e a concorrência no EEE, eram desenvolvidas no quadro da Bryne Fotball ASA no momento da transacção.

⁽⁵⁹⁾ Processo n.º 558/2005 da Comissão – Apoio a estabelecimentos de actividade profissional (Polónia). Além disso, o Processo n.º 234/2007 – Promoção da I&D&I (Espanha), no seu ponto 38, indica igualmente que os organismos de investigação que não desenvolvem primordialmente actividades económicas podem, não obstante, realizar trabalhos de investigação por conta de empresas mediante remuneração, sem que sejam assim qualificadas como empresas para efeitos das regras em matéria de auxílios estatais.

⁽⁵⁷⁾ Estas a obrigações referem-se nomeadamente ao pagamento do preço de transferência, dos salários e outros emolumentos aos jogadores, treinadores e pessoal de apoio. A empresa suportava igualmente o pagamento das despesas de segurança social dos empregados, bem como os custos da compra e da manutenção de equipamento; os fins-de-semana de treino; as despesas de viagem incorridas no âmbito dos jogos fora de casa e os treinos no exterior, bem como a locação de terrenos e de instalações.

Dado que a cessão de um terreno é uma transacção pontual, a estimativa supramencionada baseia-se na estrutura do clube no momento da transacção. Uma apreciação das repercussões eventuais das actividades económicas do clube após a fusão justificar-se-ia se houvesse indícios de que a sequência de acontecimentos se destinava, na realidade, a contornar as regras em matéria de auxílios estatais, sendo a vantagem económica assim obtida canalizada através de uma entidade não económica. No caso vertente, o Órgão de Fiscalização não dispõe de quaisquer elementos que levem a pensar que a fusão subsequente do Bryne FK e da Bryne Fotball ASA estava prevista no momento da cessão, que esta se encontrava de algum modo relacionada com a aquisição do terreno pelo clube ou que se destinava de alguma outra forma a contornar as regras em matéria de auxílios estatais do EEE.

O Órgão de Fiscalização conclui, por conseguinte, que o apoio concedido ao Bryne FK através da cessão do terreno em que se situava o estádio não reverteu em benefício das actividades económicas do clube.

4.3. CONCLUSÃO RELATIVA À CESSÃO DOS TERRENOS 2/70 E 2/32 AO BRYNE FK

Tendo em conta o que precede, o Órgão de Fiscalização conclui que a cessão do terreno ao Bryne FK não envolveu um auxílio estatal na acepção do artigo 61.º, n.º 1, do Acordo EEE.

5. CONCLUSÃO

Tendo em conta o que precede, o Órgão de Fiscalização conclui que não é possível demonstrar que qualquer das três transacções objecto da presente decisão envolveram um auxílio estatal na acepção do artigo 61.º, n.º 1, do Acordo EEE,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O Órgão de Fiscalização da EFTA considera que a venda pelo município de Time dos terrenos inscritos no registo predial sob os números 1/151, 1/301, 1/630 (cedidos à Grunnsteinen), 4/165 (cedido à Bryne Industripark AS), e 2/72 e 2/32 (cedidos ao Bryne FK) não constitui um auxílio estatal na acepção do artigo 61.º do Acordo EEE.

Artigo 2.º

O Reino da Noruega é o destinatário da presente decisão.

Artigo 3.º

A versão em língua inglesa é a única que faz fé.

Feito em Bruxelas, em 23 de Julho de 2009.

Pelo Órgão de Fiscalização da EFTA

Per SANDERUD
Presidente

Kristján A. STEFÁNSSON
Membro do Colégio

Preço das assinaturas 2011 (sem IVA, portes para expedição normal incluídos)

Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	1 100 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, edição impressa + DVD anual	22 línguas oficiais da UE	1 200 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série L, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	770 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, DVD mensal (cumulativo)	22 línguas oficiais da UE	400 EUR por ano
Suplemento do Jornal Oficial (série S), Adjudicações e Contratos Públicos, DVD, uma edição por semana	Multilingue: 23 línguas oficiais da UE	300 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série C — Concursos	Língua(s) de acordo com o concurso	50 EUR por ano

O *Jornal Oficial da União Europeia*, publicado nas línguas oficiais da União Europeia, pode ser assinado em 22 versões linguísticas. Compreende as séries L (Legislação) e C (Comunicações e Informações).

Cada versão linguística constitui uma assinatura separada.

Por força do Regulamento (CE) n.º 920/2005 do Conselho, publicado no Jornal Oficial L 156 de 18 de Junho de 2005, nos termos do qual as instituições da União Europeia não estão temporariamente vinculadas à obrigação de redigir todos os seus actos em irlandês nem a proceder à sua publicação nessa língua, os Jornais Oficiais publicados em irlandês são comercializados à parte.

A assinatura do Suplemento do Jornal Oficial (série S — Adjudicações e Contratos Públicos) reúne a totalidade das 23 versões linguísticas oficiais num DVD multilingue único.

A pedido, a assinatura do *Jornal Oficial da União Europeia* dá direito à recepção dos diversos anexos do Jornal Oficial. Os assinantes são avisados da publicação dos anexos através de um «Aviso ao leitor» inserido no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Vendas e assinaturas

As subscrições de diversas publicações periódicas pagas, como a subscrição do *Jornal Oficial da União Europeia*, estão disponíveis através da nossa rede de distribuidores comerciais, cuja lista está disponível na internet no seguinte endereço:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferece acesso directo e gratuito ao direito da União Europeia. Este sítio permite consultar o *Jornal Oficial da União Europeia* e inclui igualmente os tratados, a legislação, a jurisprudência e os actos preparatórios da legislação.

Para mais informações sobre a União Europeia, consultar: <http://europa.eu>



Serviço das Publicações da União Europeia
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

PT