

# Euroopan unionin virallinen lehti

# L 123



Suomenkielinen laitos

## Lainsäädäntö

54. vuosikerta

12. toukokuuta 2011

Sisältö

## II Muut kuin lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttävät säädökset

### ASETUKSET

- ★ **Neuvoston täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 453/2011, annettu 4 päivänä toukokuuta 2011, lopullisen polkumyyntitullin käyttöön ottamisesta Kiinan kansantasavallasta peräisin olevan furfuraldehydin tuonnissa asetuksen (EY) N:o 1225/2009 11 artiklan 2 kohdan mukaisen toimenpiteiden voimassaolon päättymistä koskevan tarkastelun jälkeen** ..... 1
  
- ★ **Komission asetus (EU) N:o 454/2011, annettu 5 päivänä toukokuuta 2011, Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä <sup>(1)</sup>** ..... 11
  
- Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 455/2011, annettu 11 päivänä toukokuuta 2011, kiinteistä tuontiarvoista tiettyjen hedelmien ja vihannesten tulohinnan määrittämiseksi ..... 68
  
- Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 456/2011, annettu 11 päivänä toukokuuta 2011, asetuksessa (EU) N:o 867/2010 markkinointivuodeksi 2010/11 vahvistettujen sokerialan tiettyjen tuotteiden edustavien hintojen ja niiden tuonnissa sovellettavien lisätullien muuttamisesta ..... 70

Hinta: 4 EUR

(jatkuu kääntöpuolella)

<sup>(1)</sup> ETA:n kannalta merkityksellinen teksti

# FI

Säädökset, joiden otsikot on painettu laihalla kirjasintyypillä, ovat maatalouspolitiikan alaan kuuluvia juoksevien asioiden hoitoon liittyviä säädöksiä, joiden voimassaoloaika on yleensä rajoitettu.

Kaikkien muiden säädösten otsikot on painettu lihavalla kirjasintyypillä ja merkitty tähdellä.

IV EY-sopimuksen, EU-sopimuksen ja Euratom-sopimuksen nojalla ennen 1. joulukuuta 2009 annetut säädökset

- ★ EFTAn valvontaviranomaisen päätös N:o 343/09/KOL, tehty 23 päivänä heinäkuuta 2009, Timen kunnan tekemistä kiinteistöjä N:o 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70 ja 2/32 koskevista kiinteistökaupoista (Norja) ..... 72

## II

(Muut kuin lainsäätämismenettelyssä hyväksyttävät säädökset)

## ASETUKSET

## NEUVOSTON TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) N:o 453/2011,

annettu 4 päivänä toukokuuta 2011,

**lopullisen polkumyynnin käyttöönoton ottamisesta Kiinan kansantasavallasta peräisin olevan furfuraldehydin tuonnissa asetuksen (EY) N:o 1225/2009 11 artiklan 2 kohdan mukaisen toimenpiteiden voimassaolon päättymistä koskevan tarkastelun jälkeen**

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon polkumyynnillä muista kuin Euroopan yhteisön jäsenvaltioista tapahtuvalta tuonnilta suojautumisesta 30 päivänä marraskuuta 2009 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1225/2009<sup>(1)</sup>, jäljempänä 'perusasetus', ja erityisesti sen 11 artiklan 2 ja 5 kohdan ja 9 artiklan 4 kohdan,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen, jonka tämä on tehnyt neuvoa-antavaa komiteaa kuultuaan,

sekä katsoo seuraavaa:

## A. MENETTELY

## 1. Voimassa olevat toimenpiteet

- (1) Neuvosto otti polkumyynnin tutkimuksen, jäljempänä 'alkuperäinen tutkimus', seurauksena asetuksella (EY) N:o 95/95<sup>(2)</sup> käyttöön paljoustullina sovellettavan lopullisen polkumyynnin, jäljempänä 'lopulliset polkumyynnitoimenpiteet', Kiinan kansantasavallasta, jäljempänä 'Kiina', peräisin olevan furfuraldehydin tuonnissa. Paljoustullin määrä oli 352 euroa tonnilta.
- (2) Kiinalaisen viejän pyynnöstä toukokuussa 1997 vireille pantu välivaiheen tarkastelu johti siihen, että toimenpiteiden soveltamista jatkettiin vielä neljällä vuodella neuvoston asetuksella (EY) N:o 2722/1999<sup>(3)</sup>.

- (3) Toimenpiteiden voimassaolon päättymistä koskevan tarkastelun jälkeen neuvosto jatkoi näiden toimenpiteiden voimassaoloaikaa vielä viidellä vuodella huhtikuussa 2005 asetuksella (EY) N:o 639/2005<sup>(4)</sup>.

## 2. Toimenpiteiden voimassaolon päättymistä koskeva tarkastelupyyntö

- (4) Lopullisten polkumyynnitoimenpiteiden voimassaolon lähestyvää päättymistä koskevan ilmoituksen<sup>(5)</sup> julkaisemisen johdosta komissiota pyydettiin 28 päivänä tammikuuta 2010 panemaan vireille perusasetuksen 11 artiklan 2 kohdan mukainen kyseisten toimenpiteiden voimassaolon päättymistä koskeva tarkastelu. Pyyntöön esitti kaksi unionin tuottajaa, Lenzing AG ja Tanin Sevnica kemična industrija d.d., jäljempänä 'pyynnön esittäjät', joiden tuotanto muodostaa pääosan eli tässä tapauksessa yli 50 prosenttia furfuraldehydin koko tuotannosta unionissa.

- (5) Pyyntö perustui siihen, että toimenpiteiden voimassaolon päättymisen johtaisi todennäköisesti polkumyynnin jatkumiseen ja unionin tuotannonalalle aiheutuvan vahingon toistumiseen.

## 3. Voimassaolon päättymistä koskevan tarkastelun vireillepano

- (6) Kun komissio oli neuvoa-antavaa komiteaa kuultuaan todennut, että oli olemassa riittävä näyttö toimenpiteiden voimassaolon päättymistä koskevan tarkastelun panemiseksi vireille, se ilmoitti 27 päivänä huhtikuuta 2010 perusasetuksen 11 artiklan 2 kohdan mukaisen tarkastelun vireillepanosta julkaisemalla asiaa koskevan ilmoituksen, jäljempänä 'vireillepanoilmoitus', Euroopan unionin virallisessa lehdessä<sup>(6)</sup>.

<sup>(1)</sup> EUVL L 343, 22.12.2009, s. 51.

<sup>(2)</sup> EYVL L 15, 21.1.1995, s. 11.

<sup>(3)</sup> EYVL L 328, 22.12.1999, s. 1.

<sup>(4)</sup> EUVL L 107, 28.4.2005, s. 1.

<sup>(5)</sup> EUVL C 16, 22.1.2010, s. 40.

<sup>(6)</sup> EUVL C 107, 27.4.2010, s. 10.

#### 4. Tutkimus

##### 4.1 Tutkimusajanjakso

- (7) Polkumyynnin jatkumisen todennäköisyyttä koskeva tutkimus kattoi 1 päivän huhtikuuta 2009 ja 31 päivän maaliskuuta 2010 välisen ajanjakson, jäljempänä 'tarkastelua koskeva tutkimusajanjakso'. Vahingon toistumisen todennäköisyyden arvioinnin kannalta merkittäviä suuntauksia tarkasteltiin kaudella, joka ulottui 1 päivästä tammikuuta 2007 tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson loppuun, jäljempänä 'tarkastelujakso'.

##### 4.2 Tutkimuksen osapuolet

- (8) Komissio ilmoitti toimenpiteiden voimassaolon päättymistä koskevan tarkastelun vireillepanosta virallisesti pyynnön esittäjille sekä asianomaisen maan vientiä harjoittaville tuottajille, tuojille ja käyttäjille, joita asian tiedettiin koskevan, sekä asianomaisen maan edustajille.

- (9) Asianomaisille osapuolille annettiin tilaisuus esittää näkökantansa kirjallisesti ja pyytää saada tulla kuulluiksi vireillepanoilmoituksessa asetetussa määräajassa. Kaikkia niitä asianomaisia osapuolia kuultiin, jotka olivat sitä pyytäneet ja osoittaneet, että niiden kuulemiseen oli olemassa erityisiä syitä.

##### 4.3 Otos

- (10) Koska Kiinassa toimii ilmeisen suuri määrä vientiä harjoittavia tuottajia, katsottiin perusasetuksen 17 artiklan mukaisesti asianmukaiseksi tutkia, olisiko syytä käyttää otantamenetelmää. Pystyäkseen päättämään otannan tarpeellisuudesta ja tarvittaessa valitsemaan otoksen komissio pyysi edellä mainittuja osapuolia ilmoittautumaan 15 päivän kuluessa tarkastelun vireillepanosta ja toimittamaan komissiolle vireillepanoilmoituksessa pyydetty tiedot. Koska yksikään vientiä harjoittava tuottaja ei toimitanut pyydettyjä tietoja, otosta ei ollut tarpeen valita.

##### 4.4 Saatujen tietojen tarkistaminen

- (11) Komissio lähetti kyselylomakkeet kaikille osapuolille, joita asian tiedettiin koskevan tai jotka olivat ilmoittautuneet vireillepanoilmoituksessa asetetussa määräajassa.

- (12) Kyselyyn vastasivat asianomaiset kaksi unionin tuottajaa, yksi tuoja/käyttäjä ja yksi vertailumaan eli Argentiinan tuottaja. Yksikään kiinalaisista vientiä harjoittavista tuottajista ei toiminut yhteistyössä tässä tutkimuksessa.

- (13) Komissio hankki ja tarkisti kaikki tarpeelliseksi katsomansa tiedot sen määrittämiseksi, onko polkumyynnin ja siitä aiheutuvan vahingon jatkuminen tai toistuminen todennäköistä ja mikä on unionin edun mukaista. Tarkastuskäyntejä tehtiin seuraavien asianomaisten osapuolten toimitiloihin:

##### a) Unionin tuottajat

— Lenzing AG, jäljempänä 'Lenzing', Itävalta

— Tanin Sevnica kemična industrija d.d., jäljempänä 'Tanin', Slovenia

##### b) Etuyhteydetön tuoja/käyttäjä

— International Furan Chemicals BV, jäljempänä 'IFC', Rotterdam.

#### B. TARKASTELTAVANA OLEVA TUOTE JA SAMANKALTAINEN TUOTE

##### 1. Tarkasteltavana oleva tuote

- (14) Tarkasteltavana oleva tuote on tässä tarkastelussa sama kuin alkuperäisessä tutkimuksessa ja sitä seuranneissa, edellä 2 ja 3 kappaleessa mainituissa tarkasteluissa, eli Kiinasta peräisin oleva furfuraldehydi, joka luokitellaan tällä hetkellä CN-koodiin 2932 12 00, jäljempänä 'tarkasteltavana oleva tuote'. Furfuraldehydi tunnetaan myös nimellä 2-furaldehydi tai furfuraali.

- (15) Furfuraldehydi on vaaleankeltaista nestettä, jolla on selvästi erottuva pistävä tuoksu ja jota saadaan käsittelemällä erilaisia maatalousjätteitä. Furfuraldehydiä käytetään etupäässä joko öljynjalostuksessa valikoivana liuottimena voiteluöljyjen valmistamiseksi tai raaka-aineena furfuryylialkoholissa, josta valmistetaan valumuoteissa käytettävää tekohartsia.

##### 2. Samankaltainen tuote

- (16) Tässä tutkimuksessa todettiin aikaisempien tutkimusten tavoin, että Kiinassa tuotettu, Euroopan unioniin viety furfuraldehydi, vertailumaassa Argentiinassa tuotettu ja sen kotimarkkinoilla myyty furfuraldehydi sekä unionin tuottajien unionissa valmistama ja myymä furfuraldehydi ovat fysikaalisilta ja kemiallisilta perusominaisuuksiltaan ja käyttötarkoituksiltaan samanlaisia. Tämän vuoksi niitä pidettiin perusasetuksen 1 artiklan 4 kohdassa tarkoitettuina samankaltaisina tuotteina.

#### C. POLKUMYNNIN JATKUMISEN TODENNÄKÖISYYS

- (17) Perusasetuksen 11 artiklan 2 kohdan mukaisesti tutkittiin, johtaisiko toimenpiteiden voimassaolon päättymisen todennäköisesti polkumyynnin jatkumiseen tai toistumiseen.

## 1. Yleistä

- (18) Tarkastelun vireillepanon yhteydessä otettiin yhteyttä tiedossa oleviin 34 kiinalaiseen vientiä harjoittavaan tuottajaan, joista yksikään ei toiminut yhteistyössä tässä tutkimuksessa, eikä yksikään niistä toimittanut sitä varten tietoja. Tämän vuoksi jäljempänä esitetyt polkumyynnin jatkumisen tai toistumisen todennäköisyyttä koskevat päätelmät oli tehtävä käytettävissä olevien tietojen, erityisesti yhteistyössä toimivalta tuojalta/käyttäjältä, Eurostatilta ja Kiinan virallisista vientitilastoista saatujen ja tarkastelupyyntöissä ilmoitettujen tietojen perusteella

## 2. Vertailumaa

- (19) Koska Kiina on siirtymätalous, normaaliarvo oli perusasetuksen 2 artiklan 7 kohdan a alakohdan mukaisesti määritettävä asianmukaisessa kolmannessa maassa, joka on markkinatalousmaa, jäljempänä 'vertailumaa', käytettävän hinnan tai laskennallisen arvon perusteella taikka vertailumaasta muihin maihin, myös unioniin, suuntautuvan viennin hinnan perusteella taikka, jos tämä ei ole mahdollista, millä tahansa hyväksyttävällä perusteella, mukaan lukien samankaltaisesta tuotteesta tosiasiallisesti unionissa maksettu tai maksettava hinta, jota on tarvittaessa oikaistu kohtuullisella voittomarginaalilla.
- (20) Vireillepanoilmoituksessa ehdotettiin, että vertailumaana normaaliarvon määrittystä varten käytettäisiin Argentiinaa, kuten oli tehty alkuperäisessä tutkimuksessa. Ilmoituksen tuloksena ei saatu yhtään ehdotettua vertailumaata koskevaa huomautusta.
- (21) Yksi furfuraldehydin argentiinalainen tuottaja toimi tutkimuksessa yhteistyössä vastaamalla kyselylomakkeeseen. Tutkimuksen mukaan Argentiinassa oli kilpailukykyiset furfuraldehydin markkinat, joilla noin 90 prosenttia tarjonnasta oli paikallistuotantoa ja loput tuotiin kolmansista maista. Argentiinan tuotantomäärä vastaa yli 70 prosenttia Kiinasta unioniin sisäistä jalostusta varten vietyä tuotemäärästä. Tämän vuoksi Argentiinan markkinoita pidettiin riittävän edustavina normaaliarvon määrittämiseksi Kiinan osalta.
- (22) Tämän perusteella pääteltiin, kuten alkuperäisessä tutkimuksessa, että Argentiina sopii perusasetuksen 2 artiklan 7 kohdan a alakohdassa tarkoitetuksi vertailumaaksi.

## 3. Polkumyynnillä tapahtunut tuonti tutkimusajanjakson aikana

### 3.1 Normaaliarvo

- (23) Normaaliarvo määritettiin perusasetuksen 2 artiklan 7 kohdan a alakohdan mukaisesti tutkimuksessa yhteis-

työssä toimineelta vertailumaan tuottajalta saatujen tietojen pohjalta eli etuyhteydettömien asiakkaiden Argentiinan kotimarkkinoilla maksaman tai niiden maksettavaksi tulevan hinnan perusteella, sillä myynnin todettiin tapahtuneen tavanomaisessa kaupankäynnissä.

- (24) Tämän vuoksi normaaliarvoksi vahvistettiin tutkimuksessa yhteistyössä toimineen argentiinalaisen tuottajan etuyhteydettömiltä asiakkailtaan kotimarkkinoilla veloittamien hintojen painotettu keskiarvo.

- (25) Aluksi tutkittiin, oliko samankaltaisen tuotteen kotimarkkinamyynnin kokonaismäärä riippumattomille asiakkaille edustava perusasetuksen 2 artiklan 2 kohdan mukaisesti eli oliko tuon myynnin määrä vähintään viisi prosenttia tarkasteltavana olevan tuotteen unioniin suuntautuvan viennin kokonaismäärästä. Argentiinalaisen yhteistyössä toimivan tuottajan kotimarkkinamyynni katsottiin riittävän edustavaksi tutkimusajanjaksolla.

- (26) Tämän jälkeen komissio selvitti, voidaanko samankaltaisen tuotteen kotimarkkinamyynnin katsoa tapahtuneen perusasetuksen 2 artiklan 4 kohdan mukaisesti tavanomaisessa kaupankäynnissä. Tämä tehtiin määrittämällä, kuinka suuri osuus samankaltaisen tuotteen argentiinalaisten markkinoiden riippumattomille asiakkaille suuntautuneesta kotimarkkinamyynnistä oli ollut kannattavaa tutkimusajanjaksolla. Koska samankaltaisen tuotteen myynti oli tutkimusajanjaksolla kokonaisuudessaan kannattavaa, normaaliarvo perustui koko kotimarkkinamyynnin hintojen painotettuun keskiarvoon.

### 3.2 Vientihinta

- (27) Koska yksikään kiinalainen viejä ei toiminut yhteistyössä tutkimuksessa, vientihinnat määritettiin käytettävissä olevien tietojen perusteella. Asianmukaisesti perustaksi katsottiin yhteistyössä toimineen tuojan ja Eurostatin toimittamat tiedot tarkasteltavana olevan tuotteen tuonnista unioniin. Vaikka suurin osa kyseisestä tuonnista tapahtui sisäisen jalostuksen menettelyn mukaisesti (kiinalaisesta furfuraldehydistä jalostettiin edelleen furfuryylialkoholia vientiä varten), ei ollut mitään syytä olettaa, etteivätkö kyseiset tiedot tarjoaisi asianmukaista perustaa vientihintojen määrittämiselle.

### 3.3 Vertailu

- (28) Normaaliarvon ja vientihinnan tasapuolisen vertailun varmistamiseksi otettiin perusasetuksen 2 artiklan 10 kohdan mukaisesti asianmukaisesti huomioon oikaisujen muodossa tietyt kuljetus- ja vakuutuskustannusten erot, jotka vaikuttivat hintoihin ja niiden vertailukelpoisuuteen.

### 3.4 Polkumyyntimarginaali

- (29) Polkumyyntimarginaali määritettiin perusasetuksen 2 artiklan 11 kohdan mukaisesti vertaamalla painotettua keskimääräistä normaaliarvoa ja vientihintojen painotettua keskiarvoa samassa kaupan portaassa. Vertailu osoitti, että merkittävää polkumyyntiä tapahtui.

### 4. Tuonnin kehitys siinä tapauksessa, että toimenpiteet kumotaan

- (30) Tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla tapahtuneen polkumyyntin lisäksi tarkasteltiin myös polkumyyntin jatkumisen todennäköisyyttä siinä tapauksessa, että toimenpiteet kumotaan. Koska yksikään kiinalainen vientiä harjoittava tuottaja ei toiminut yhteistyössä tässä tutkimuksessa, jäljempänä esitetyt päätelmät tehtiin perusasetuksen 18 artiklan mukaisesti saatavissa olevien tietojen eli yhteistyössä toimineen tuojan toimittamien tietojen, Eurostatin tietojen, Kiinan virallisista vientitilastoista saatujen tietojen ja tarkastelupyynnön perusteella.
- (31) Tässä yhteydessä tarkasteltiin seuraavia tekijöitä: Kiinasta unioniin suuntautuneen tuonnin kehittyminen sisäisen jalostuksen menettelyssä, Kiinasta kolmansien maihin suuntautuneen viennin kehittyminen ja kiinalaisten tuottajien käyttämätön kapasiteetti.

#### 4.1 Kiinasta tulleen tuonnin kehittyminen

- (32) Kiinan virallisten vientitilastojen mukaan tarkasteltavana olevan tuotteen kokonaisvienti Kiinasta koko maailmaan kasvoi 117 prosenttia tarkastelujakson aikana. Viennin lisäys kohdistui pääasiassa Yhdysvaltojen ja muiden kolmansien maiden markkinoille.
- (33) Eurostatin tietojen ja todennettujen vientitietojen perusteella on syytä huomata, että tutkimusajanjakson aikana 99,9 prosenttia tarkasteltavana olevan tuotteen tuonnista unioniin suuntautui sisäiseen jalostukseen ja 0,1 prosenttia vapaaseen liikkeeseen. Tuontia vapaaseen liikkeeseen ei ollut lainkaan vuosina 2007 ja 2008. Tietojen kattavuuden varmistamiseksi vapaaseen liikkeeseen tarkoitettu tuonti on otettu huomioon kokonaistuontimäärässä, mutta kyseisen tuonnin hintakehityksen yksityiskohtainen tarkastelu katsottiin kuitenkin tarpeettomaksi näiden tuontimäärien vähäisyyden vuoksi.
- (34) Tuontimäärät Kiinasta sisäiseen jalostukseen ja vapaaseen liikkeeseen vähenivät vuodesta 2007 tutkimusajanjaksoon mennessä 67 prosenttia. Samaan aikaa kulutus unionin markkinoilla laski 24 prosenttia, kuten jäljempänä 45 kappaleessa selostetaan. Sisäiseen jalostukseen tuotu kiinalainen furfuraldehydi jalostettiin edelleen furfuryyialkoholiksi, joka tämän jälkeen vietiin unionin ulkopuolelle.

Ei ole tietoja siitä, miten vapaaseen liikkeeseen suunnattu tuonti on käytetty unionissa, mutta voidaan olettaa, että jos toimenpiteet kumottaisiin, ainakin osa nykyisestä sisäiseen jalostukseen tuodusta määrästä tuotaisiinkin unionin markkinoille vapaaseen liikkeeseen sellaisenaan tai lopullisena jatkojalostustuotteena (furfuryyialkoholina) myytäväksi.

- (35) Kiinalaiset vientihinnat ovat vaihdelleet eri markkinoilla vuoden 2007 ja tutkimusajanjakson välisenä aikana. Vaikka vientihinta unioniin on tänä aikana laskenut voimakkaasti (11 prosenttia), muilla vientimarkkinoilla hinta on sen sijaan noussut noin 10 prosenttia. On kuitenkin huomattava, että tutkimusajanjakson aikana hinnat Yhdysvaltojen markkinoilla ovat olleet suurin piirtein samalla tasolla kuin unionissa, vaikka vienti muille markkinoille on Kiinan vientitilastojen mukaan ollut 19 prosenttia kalliimpaa tonnilta. Kun otetaan huomioon, että tarkasteltavana oleva tuote on erittäin homogeenista, tällaiset hintaerot voivat johtua ainoastaan kiinalaisten viejien tarkoituksellisesta hinnoittelustrategiasta, jossa käytetään korkeampia hintoja ja voittomarginaaleja markkinoilla, joilla on vähemmän kilpailua, kuin esimerkiksi unionin tai Yhdysvaltojen markkinoilla, joille tuotetta tuodaan halvempaan hintaan. Kun otetaan huomioon, että Kiinan kokonaisviennistä 46 prosenttia suuntautui unioniin ja Yhdysvaltoihin, voidaan päätellä, että hintasyrjintä voisi jatkua polkumyyntin ylläpitämiseksi ainakin unionin markkinoilla, jos tullien annettaisiin raueta.

#### 4.2 Viejien käytettävissä oleva kapasiteetti

- (36) Koska Kiinan furfuraldehyditeollisuudesta on saatavilla vain vähän julkista tietoa, seuraavat päätelmät perustuvat pääasiassa tarkastelupyynnössä annettuihin tietoihin.
- (37) Tarkastelupyynnön mukaan kiinalainen furfuraldehydin tuotanto on vuodesta 1999 lähtien tasaisesti kasvanut. Vuonna 2009 tuotantomäärä oli noin 320 000 tonnia. Kapasiteetin käyttöasteen todetaan olevan noin 94 prosenttia, mikä tarkoittaa sitä, että Kiinassa on vuositasolla 20 000 tonnia käyttämätöntä kapasiteettia; tämä on suurin piirtein puolet yhteisön kokonaiskulutuksesta. Kiinassa sanotaan tätä nykyä toimivan yli 200 furfuraldehyditehdasta, joista yhä useampi harjoittaa vientiä.
- (38) Edellä mainitun perusteella voidaan päätellä, että jos toimenpiteet kumottaisiin, voidaan olettaa, että tarkasteltavana olevan tuotteen tuonti Kiinasta unionin markkinoille tapahtuisi merkittävässä määrin sisäisen jalostuksen menettelyn ulkopuolella ja polkumyynti jatkuisi mitä todennäköisimmin.



## 5. Polkumyynnin jatkumisen todennäköisyyttä koskevat päätelmät

- (39) Kun otetaan huomioon Kiinan suuri tuotantokapasiteetti, kiinalaisten tuottajien kyky lisätä tuotantoaan nopeasti ja suunnata sitä vientimarkkinoille sekä kyseisen viennin hinnoittelu, on perusteltua olettaa, että toimenpiteiden kumoaminen johtaisi siihen, että asianomaista tuotetta alettaisiin viedä uudelleen Kiinasta unioniin myös muuten kuin sisäisen jalostuksen menettelyssä.
- (40) Nykyisestä sisäisen jalostuksen menettelyssä tehdystä tuonnista ei peritä polkumyynnitullia. Tämän vuoksi katsotaan, että nämä hinnat ovat osoitus myös tulevasta hintatasosta siinä tapauksessa, että toimenpiteet kumotaisiin. Näin ollen todettiin, että Kiinan harjoittama vienti sisäisen jalostuksen menettelyssä oli polkumyyntiä, jossa unionin tuottajien hinnat alitettiin 11 prosentilla tutkimusajanjaksona, kuten jäljempänä 69 kappaleessa todetaan.
- (41) Edellä esitetyn perusteella voidaan päätellä, että Kiinasta tuleva vienti tapahtuu edelleen polkumyynnillä ja että polkumyynnin jatkuminen unionin markkinoilla on todennäköistä, jos nykyisten polkumyynnitoimenpiteiden annetaan raueta.

## D. UNIONIN TUOTANNONALAN MÄÄRITELMÄ

- (42) Unionin tuotannonalan muodostavat kaksi yritystä, jotka ovat Lenzing AG (Itävalta) ja Tanin Sevnica kemična industrija d.d. (Slovenia), joiden osuus tarkasteltavana olevan tuotteen unionin tuotannosta oli 100 prosenttia tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla. Ne vastasivat komission kyselyyn ja toimivat täysimääräisesti yhteistyössä tässä tutkimuksessa. Tämän perusteella katsotaan, että nämä kaksi unionin tuottajaa muodostavat perusasetuksen 4 artiklan 1 kohdassa ja 5 artiklan 4 kohdassa tarkoitetun unionin tuotannonalan. Luottamuksellisuussyistä unionin tuotannonalan toimintaa koskevat tiedot esitetään jäljempänä pelkästään indeksilukuina.
- (43) Alkuperäiseen tutkimukseen verrattuna unionin tuotannonala on merkittävästi muuttunut: espanjalainen tuottaja Furfural Español S.A., joka on nykyiseltä nimeltään Nutrafur ja joka jätti alkuperäisen valituksen käsiteltäväksi vuonna 1994, lopetti toimintansa lokakuussa 2008. Nutrafur, joka kannattaa tätä tarkastelupyynnöä, ei ole osallistunut tähän menettelyyn. Nutrafur toimii yhä markkinoilla kauppiaina, joka ostaa tarkasteltavana olevaa tuotetta sen aiemmilta kilpailijoilta unionissa. Pyynnössä mainitut Nutrafurin tuotantoluvut vuosilta 2007 ja 2008 on sisällytetty unionin markkinoiden kulutukseen.

## E. TILANNE UNIONIN MARKKINOILLA

### 1. Kulutus unionin markkinoilla

- (44) Unionin furfuraldehydin kulutuksen määrittämisessä on käytetty perusteena unionin tuotannonalan myyntimääriä unionin markkinoilla (mukaan lukien Nutrafurin myyntimäärät, kun se vielä valmisti furfuraldehydiä), johon on lisätty sisäiseen jalostukseen tarkoitettu tuonti Kiinasta ja tuonti vapaaseen liikkeeseen muista kolmansista maista

tuojalta nimeltä International Furan Chemicals BV, jäljempänä 'IFC', ja Eurostatilta saatujen todennettujen tietojen mukaisesti. Koska Eurostat ei luottamuksellisuussyistä anna kaikkia tietoja, Eurostatin tietoja käytettiin ainoastaan muiden kolmansien maiden paitsi Kiinan ja Dominikaanisen tasavallan tuonnin osalta, koska IFC oli ainoa furfuraldehydin tuoja kyseisistä maista.

- (45) Tämän perusteella unionin kulutus laski tarkastelujakson aikana 24 prosenttia – vuonna 2007 se oli 48 534 tonnia ja tutkimusajanjakson aikana 36 725 tonnia.

Taulukko 1 – Yhteisön kulutus

| Vuosi                | 2007   | 2008   | 2009   | Tutkimusajanjakso |
|----------------------|--------|--------|--------|-------------------|
| Tonnia               | 48 534 | 45 738 | 38 175 | 36 725            |
| Indeksi (2007 = 100) | 100    | 94     | 79     | 76                |
| Vuosuimuutos         |        | – 6    | – 15   | – 3               |

Lähde: Unionin tuotannonalan ja IFS:n tarkistettujen kyselyvastaukset, tarkastelupyynnö ja Eurostat.

## 2. Tuonti Kiinasta

### 2.1 Määrä, markkinaosuus ja hinnat

- (46) Kiinan vientitilastojen mukaan Kiinan tuonti vapaaseen liikkeeseen oli merkityksettömän vähäistä (2,5 tonnia) tutkimusajanjakson aikana ja suurin osa Kiinan tuonnista tapahtui sisäisen jalostuksen menettelyä käyttäen. Kiinan sisäisen jalostuksen menettelyn käyttö väheni vuoden 2007 määrästä, joka oli 8 264, tutkimusajanjaksona todettuun 2 749 tonniin, eli 67 prosenttia. Kiinan tuonti sisäisen jalostuksen menettelyn avulla oli suurimmillaan eli noin 10 000 tonnia vuonna 2008 ja väheni sitä seuranneina vuosina. Tarkastelujaksolla Kiinan markkinaosuus sisäiseen jalostukseen tuonnista laski 17 prosentista 8 prosenttiin eli 9 prosenttiyksikköä.
- (47) Vuoden 2007 ja tutkimusajanjakson välillä kiinalainen sisäisen jalostuksen menettelyn hinta laski 12 prosenttia 774 eurosta 685 euroon.

Taulukko 2 – Tuonti Kiinasta

| Vuosi                | 2007  | 2008   | 2009  | Tutkimusajanjakso |
|----------------------|-------|--------|-------|-------------------|
| Tonnia               | 8 264 | 10 002 | 5 159 | 2 749             |
| Indeksi (2007 = 100) | 100   | 121    | 62    | 33                |
| Vuosuimuutos         |       | 21     | – 59  | – 29              |
| Markkinaosuus        | 17 %  | 22 %   | 14 %  | 7 %               |
| Hinta (euroa/tonni)  | 774   | 1 014  | 690   | 685               |
| Indeksi (2007 = 100) | 100   | 131    | 89    | 88                |

Lähde: IFC:n tarkistettujen kyselyvastaukset.

### 3. Muista kolmansista maista tulevan tuonnin määrät ja hinnat

- (48) Tässä yhteydessä olisi huomattava, että tuonti Dominikaanisesta tasavallasta koostui, samoin kuin alkuperäisenkin tutkimuksen aikana, pelkästään emoyhtiön eurooppalaiselle tytäryhtiölleen toimittamista lähetyksistä, jotka käytettiin furfuryylialkoholin tuotantoon. Näin ollen kyseisen myynnin hinnat olivat keskenään etuyhteydessä olevien yritysten välisiä siirtohintoja, jotka eivät vastanneet todellisia markkinahintoja. Eurostatin mukaan furfuraldehydin tuonti unioniin muista maista kuin Kiinasta kehittyi seuraavasti (määrä ja keskihinnat):

**Taulukko 3 – Tuonti unioniin Dominikaanisesta tasavallasta**

| Vuosi                | 2007   | 2008   | 2009   | Tutkimus-<br>ajanjakso |
|----------------------|--------|--------|--------|------------------------|
| Tonnia               | 32 003 | 27 662 | 24 996 | 25 959                 |
| Indeksi (2007 = 100) | 100    | 86     | 78     | 81                     |
| Vuosimuutos          |        | – 14   | – 8    | 3                      |
| Markkinaosuus        | 66 %   | 60 %   | 65 %   | 71 %                   |
| Hinta (euroa/tonni)  | 809    | 982    | 582    | 670                    |
| Indeksi (2007 = 100) | 100    | 121    | 72     | 83                     |

**Taulukko 4 – Tuonti unioniin muista kolmansista maista**

| Vuosi                | 2007  | 2008  | 2009  | Tutkimus-<br>ajanjakso |
|----------------------|-------|-------|-------|------------------------|
| Tonnia               | 1 687 | 1 583 | 1 226 | 1 158                  |
| Indeksi (2007 = 100) | 100   | 94    | 73    | 69                     |
| Vuosimuutos          |       | – 6   | – 21  | – 4                    |
| Markkinaosuus        | 3 %   | 3 %   | 3 %   | 3 %                    |
| Hinta (euroa/tonni)  | 800   | 997   | 632   | 621                    |
| Indeksi (2007 = 100) | 100   | 125   | 79    | 78                     |

- (49) Tarkastelujakson aikana furfuraldehydin tuonti Dominikaanisesta tasavallasta laski 19 prosenttia ja muista kolmansista maista 31 prosenttia. Dominikaanisesta tasavallasta peräisin olevan tuonnin vähenemisestä huolimatta sen markkinaosuus kuitenkin kasvoi 66 prosentista 71 prosenttiin. Kaikki kyseinen tuonti käytettiin Dominikaanisessa tasavallassa toimivan tuottajan eurooppalaisen tytäryhtiön furfuryylialkoholin tuotantoon. Näin ollen kyseisen myynnin hinnat olivat keskenään etuyhteydessä olevien yritysten välisiä siirtohintoja, jotka eivät välttämättä vastaa todellisia markkinahintoja.

#### 3.1 Kiinasta muihin kolmansiin maihin suuntautuneen viennin määrät ja hinnat

- (50) Vientimäärät kasvoivat tarkastelujakson aikana 105 prosenttia, mikä vastaa noin 9 prosenttia unionin yhteenlasketusta myynnistä tutkimusajanjakson aikana. On myös

huomattava, että unionin tuotannonalan muihin kolmansiin maihin suuntautuneen viennin hinnat olivat tutkimusajanjaksona alhaisia. Syynä oli suuriin määriin ja alhaisiin hintoihin perustuva kilpailu kiinalaisen furfuraldehydin kanssa muissa kolmansissa maissa.

**Taulukko 5 – Unionin tuotannonalan viennin määrä muihin kolmansiin maihin ja vientihinnat**

| Vuosi                         | 2007 | 2008 | 2009 | Tutkimus-<br>ajanjakso |
|-------------------------------|------|------|------|------------------------|
| Määrät – indeksi (2007 = 100) | 100  | 136  | 211  | 205                    |
| Vuosimuutos                   |      | 36   | 75   | – 6                    |
| Hinnat – indeksi (2007 = 100) | 100  | 114  | 88   | 82                     |
| Vuosimuutos                   |      | 14   | – 26 | – 6                    |

### 4. Unionin tuotannonalan taloudellinen tilanne

- (51) Unionin tuotannonalan, eli Lenzing- ja Tanin-yritysten, taloudellista tilannetta tarkastellaan seuraavassa.

#### 4.1 Tuotanto

- (52) Unionin tuotannonalan tarkasteltavana olevan tuotteen kokonaistuotanto kasvoi tarkastelujakson aikana 14 prosenttia.

**Taulukko 6 – Unionin tuotanto**

| Vuosi                | 2007 | 2008 | 2009 | Tutkimus-<br>ajanjakso |
|----------------------|------|------|------|------------------------|
| Indeksi (2007 = 100) | 100  | 109  | 114  | 114                    |
| Vuosimuutos          |      | 9    | 5    | 0                      |

Lähde: Unionin tuottajien tarkistetut kyselyvastaukset.

#### 4.2 Tuotantokapasiteetti ja kapasiteetin käyttöaste

- (53) Unionin tuotannonalan kokonaistuotantokapasiteetti pysyi tarkastelujakson ajan vakaana. Unionin tuotannonalan kapasiteetin käyttöaste kasvoi 12 prosenttiyksiköllä 85 prosentista 97 prosenttiin, joten lähes koko kapasiteetti oli käytössä.

**Taulukko 7 – Unionin tuotantokapasiteetti**

| Vuosi                   | 2007 | 2008 | 2009 | Tutkimus-<br>ajanjakso |
|-------------------------|------|------|------|------------------------|
| Indeksi (2007 = 100)    | 100  | 100  | 100  | 100                    |
| Kapasiteetin käyttöaste | 85 % | 92 % | 96 % | 97 %                   |

Lähde: Unionin tuottajien tarkistetut kyselyvastaukset.



## 4.3 Varastot

- (54) Taulukosta ilmenee, että unionin tuotannonalan varastot lisääntyivät 26 prosenttia tarkastelujakson aikana. Varastojen kasvu oli erityisen merkittävää vuosien 2007 ja 2008 välillä, jolloin niiden määrä lisääntyi 193 prosenttia.

**Taulukko 8 – Varastot**

| Vuosi                | 2007 | 2008 | 2009  | Tutkimus-<br>ajanjakso |
|----------------------|------|------|-------|------------------------|
| Indeksi (2007 = 100) | 100  | 293  | 165   | 126                    |
| Vuosimuutos          |      | 193  | – 128 | – 40                   |

Lähde: Unionin tuottajien tarkistetut kyselyvastaukset.

## 4.4 Myyntimäärät ja markkinaosuus

- (55) Unionin tuotannonalan myynnin määrä unionin markkinoiden etuyhteydettömille asiakkaille kasvoi 13 prosenttia tutkimusajanjaksolla. Myyntimäärien kasvun vuoksi unionin tuotannonalan markkinaosuus kasvoi 5 prosenttiyksikköä saman tarkastelujakson aikana.

**Taulukko 9 – Myyntimäärät ja unionin markkinaosuus**

| Vuosi                    | 2007    | 2008    | 2009    | Tutkimus-<br>ajanjakso |
|--------------------------|---------|---------|---------|------------------------|
| Indeksi (2007 = 100)     | 100     | 100     | 112     | 113                    |
| Markkinaosuuden vaihtelu | 10–20 % | 10–20 % | 14–24 % | 15–25 %                |

Lähde: Unionin tuottajien tarkistetut kyselyvastaukset.

## 4.5 Keskimyyntihinnat

- (56) Tarkastelujakson aikana unionin tuotannonalan unionin markkinoilla veloittamat keskimääräiset myyntihinnat lasivat 1 prosentin. Keskimyyntihinnat nousivat 11 prosenttia ja saavuttivat huippunsa vuonna 2008, mutta putosivat nopeasti seuraavana vuonna. Myyntihintojen lievää laskua on tarkasteltava yhdessä tuotannon yksikkökustannusten 5 prosentin kasvun kanssa, mitä unionin tuotannonala ei pystynyt kattamaan.

**Taulukko 10 – Keskimyyntihinta EU:ssa**

| Vuosi                | 2007 | 2008 | 2009 | Tutkimus-<br>ajanjakso |
|----------------------|------|------|------|------------------------|
| Indeksi (2007 = 100) | 100  | 111  | 98   | 99                     |
| Vuosimuutos          |      | 11   | – 13 | 1                      |

Lähde: Unionin tuottajien tarkistetut kyselyvastaukset.

## 4.6 Keskimääräiset tuotantokustannukset

- (57) Keskimääräiset tuotantokustannukset kasvoivat tarkastelujaksolla 5 prosenttia, mikä johtui pääasiassa työvoiman kasvusta ja siitä johtuvista yhteenlaskettujen työvoimakustannusten noususta.

**Taulukko 11 – Keskimääräiset tuotantokustannukset**

| Vuosi                | 2007 | 2008 | 2009 | Tutkimus-<br>ajanjakso |
|----------------------|------|------|------|------------------------|
| Indeksi (2007 = 100) | 100  | 105  | 105  | 105                    |
| Vuosimuutos          |      | 5    | 0    | 0                      |

Lähde: Unionin tuottajien tarkistetut kyselyvastaukset.

## 4.7 Kannattavuus ja kassavirta

- (58) Unionin tuotannonalan kannattavuus heikkeni merkittävästi tarkastelujaksolla, ja kassavirta väheni 56 prosenttia. Tämä johtui myyntihintoihin kohdistuneesta paineesta, vaikka sekä tuotanto että myynti kasvoivat.

**Taulukko 12 – Kannattavuus ja kassavirta**

| Vuosi                               | 2007 | 2008 | 2009  | Tutkimus-<br>ajanjakso |
|-------------------------------------|------|------|-------|------------------------|
| Kannattavuus – indeksi (2007 = 100) | 100  | 175  | – 7   | – 4                    |
| Vuosimuutos                         |      | 75   | – 182 | 3                      |
| Kassavirta – indeksi (2007 = 100)   | 100  | 144  | 49    | 44                     |
| Vuosimuutos                         |      | 44   | – 95  | – 5                    |

Lähde: Unionin tuottajien tarkistetut kyselyvastaukset.

## 4.8 Investoinnit, investointien tuotto ja pääoman saanti

- (59) Investointien määrä väheni 95 prosenttia vuoden 2007 ja tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson välillä. Sijoitetun pääoman tuotto (tarkasteltavana olevaa tuotetta koskeva voittoa tai tappiota suhteessa investointien nettokirjanpitoarvoon) laski jakson aikana huomattavasti investointien kehityksen mukaisesti. Kannattavuuden ja kassavirran heikkenemisen myötä pyynnön esittäjien mahdollisuudet hankkia pääomaa ovat huonontuneet merkittävästi tarkastelujaksolla. Pynnön esittäjien tilanteen heikkeneminen näkyy selvästi myös niiden investoinneissa, joiden määrä väheni 95 prosenttia tarkastelujaksolla.

**Taulukko 13 – Investoinnit ja investointien tuotto**

| Vuosi                                            | 2007 | 2008 | 2009  | Tutkimus-<br>ajanjakso |
|--------------------------------------------------|------|------|-------|------------------------|
| Investoinnit – indeksi (2007 = 100)              | 100  | 61   | 2     | 5                      |
| Vuosimuutos                                      |      | – 39 | – 59  | 3                      |
| Sijoitetun pääoman tuotto – indeksi (2007 = 100) | 100  | 196  | – 7   | – 4                    |
| Vuosimuutos                                      |      | 96   | – 203 | 3                      |

Lähde: Unionin tuottajien tarkistetut kyselyvastaukset.

#### 4.9 Työllisyys ja tuottavuus

- (60) Työllisyys unionin tuotannonalalla parani 8 prosenttia. Tuottavuus ilmaistuna tuotantomääränä (tonneina) työntekijää kohti vuodessa nousi 6 prosenttia. Unionin tuotannonalan yhteenlasketut työvoimakustannukset kasvoivat tarkastelujakson aikana 16 prosenttia.

**Taulukko 14 – Työllisyys ja tuottavuus**

| Vuosi                                        | 2007 | 2008 | 2009 | Tutkimus-<br>ajanjakso |
|----------------------------------------------|------|------|------|------------------------|
| Työllisyys – indeksi                         | 100  | 109  | 109  | 108                    |
| Tuottavuus (tonnia/<br>työntekijä) – indeksi | 100  | 100  | 105  | 106                    |
| Työvoimakustannuk-<br>set – indeksi          | 100  | 114  | 115  | 116                    |

Lähde: Unionin tuottajien tarkistettut kyselyvastaukset.

#### 4.10 Polkumyynnin marginaalin merkittävyys

- (61) Kiinasta polkumyynnillä tapahtuneen tuonnin määrä, markkinaosuus ja hinnat huomioon ottaen nykyisten polkumyynnin marginaalien vaikutusta unionin tuotannonalaan ei voida pitää vähäpätöisenä.

#### 4.11 Polkumyynnin vaikutuksista toipuminen

- (62) Kuten useimpien edellä lueteltujen indikaattoreiden myönteinen kehitys osoittaa, yhteisön tuotannonalan taloudellinen tilanne oli tarkastelujaksolla osittain toipunut Kiinasta peräisin olevan polkumyynnillä tapahtuvan tuonnin vahingollisista vaikutuksista.

#### 4.12 Kasvu

- (63) Tarkastelujakson aikana unionin kulutus laski 24 prosenttia ja unionin tuotannonalan tuotanto, myyntimäärät ja markkinaosuus kasvoivat. Samaan aikaan Kiinasta peräisin olevan tuonnin määrä ja markkinaosuus laskivat. Unionin tuotannonala ei kuitenkaan kyennyt hyötymään toimenpiteistä täysimääräisesti, koska Kiinasta peräisin olleen myyntihintoihin kohdistuneen paineen vuoksi unionin tuotannonala ei tuottanut voittoa eikä päässyt tulostavoitteisiinsa.

### 5. Unionin tuotannonalan taloudellista tilannetta koskevat päätelmät

- (64) Dominikaanisesta tasavallasta peräisin olevaa furfuraldehydiä ei ole saatavissa unionin vapailla markkinoilla. Tämän vuoksi ei havaittu mitään viitteitä siitä, että kyseinen tuonti olisi vaikeuttanut unionin tuotannonalan asemaa. Muista kolmansista maista peräisin oleva tuonti väheni niin merkittävästi, että sen ei voida katsoa olevan merkityksellistä, vaikka hintataso olisi hyvin alhainen.
- (65) Kiinan vastaiset toimenpiteet ovat vaikuttaneet myönteisesti unionin tuotannonalan taloudelliseen tilanteeseen,

koska useimmat vahingon osoittimet kuvastivat myönteistä kehitystä: tuotanto, myyntimäärät ja myynnin arvo kasvoivat. Kulutuksen laskusta huolimatta unionin tuotannonala pystyi kasvattamaan markkinaosuuttaan. Kannattavuus heikkeni kuitenkin huomattavasti tutkimusajanjakson aikana. Unionin tuotannonala ei ole ollut sellaisessa asemassa, jossa se olisi päässyt voittotavoitteeseen, joka alkuperäisessä tutkimuksessa asetettiin 5 prosenttiin tuotannonalan kehityksen varmistamiseksi. Näin ollen voidaan päätellä, että unionin tuotannonalalle on aiheutunut perusasetuksen 3 artiklan 5 kohdassa tarkoitettua merkittävää vahinkoa ja sen taloudellinen tilanne on yhä heikko.

### F. VAHINGON TOISTUMISEN TODENNÄKÖISYYS

- (66) Edellä 39 ja 40 kappaleessa todetaan, että polkumyynnin vastaisten toimenpiteiden voimassaolon päättymisen johtaisi todennäköisesti siihen, että Kiinasta polkumyynnillä tapahtuva vienti unioniin lisääntyisi huomattavasti.
- (67) Kuten edellä on todettu, kiinalaisilla tuottajilla on potentiaalia suunnata unionin markkinoille suuria tuontimääriä, jos toimenpiteet kumotaan. Tarkastelupyynnön mukaan vuonna 2009 Kiinan tuotantokapasiteetti oli 320 000 tonnia, josta käyttämätöntä kapasiteettia oli ainakin 20 000 tonnia. Lisäksi vaikuttaa siltä, että muut vientimarkkinat, kuten Japani, Thaimaa ja Yhdysvallat, eivät pysty ottamaan vastaan käyttämätöntä kapasiteettia, joten se suunnattaisiin luultavimmin unionin markkinoille.
- (68) Hintojen osalta Kiinan vientitilastoista käy ilmi, että tarkasteltavana olevan tuotteen hinta Yhdysvaltoihin oli samankaltainen kuin unioniin suuntautuvassa viennissä, joka tapahtui käyttämällä sisäisen jalostuksen menettelyä. Kiinasta muille vientimarkkinoille suuntautuvan viennin hinnat olivat korkeammat.
- (69) Koska kiinalaiset hinnat alittavat unionin tuotannonalan hinnat 11 prosentilla, olisi todennäköistä, että kiinalaiset viejät jatkaisivat näitä käytäntöjään saadakseen menettämänsä markkinaosuuden takaisin, jos toimenpiteiden annetaan raueta. Kyseinen toimintatapa sekä kiinalaisten viejien kyky toimittaa huomattavia määriä tarkasteltavana olevaa tuotetta unionin markkinoille vaikuttaisi erittäin kielteisesti unionin tuotannonalaan ja varsinkin sen kannattavuuteen.
- (70) Edellä esitetyn perusteella päätellään, että toimenpiteiden voimassaolon päättymisen johtaisi todennäköisesti Kiinasta polkumyynnillä tapahtuvan tuonnin aiheuttaman vahingon toistumiseen.

### G. UNIONIN ETU

#### 1. Alustavat huomiot

- (71) Perusasetuksen 21 artiklan mukaisesti tutkittiin, olisiko nykyisten polkumyynnin vastaisten toimenpiteiden voimassa pitäminen kokonaisuutena katsoen unionin edun vastaista.

- (72) Unionin edun määrittäminen perustui arviointiin kaikista asiaan liittyvistä etunäkökohdista kuten tarkasteltavana olevan tuotteen unionin tuotannonalan, tuojien/kauppiaiden sekä käyttäjien ja tavarantoimittajien etunäkökohdista.
- (73) Aiemmissa tutkimuksissa todettiin, ettei toimenpiteiden käyttöönotto ole unionin edun vastaista. Lisäksi tämä tutkimus on toimenpiteiden voimassaolon päättymistä koskeva tarkastelu, joten siinä tarkastellaan tilannetta, jossa polkumyyntitoimenpiteet ovat voimassa.
- (74) Tällä perusteella tutkittiin, oliko polkumyynnin jatkumisen ja vahingon toistumisen todennäköisyyttä koskevista päätelmistä huolimatta olemassa pakottavia syitä, joiden johdosta olisi pääteltävä, että toimenpiteiden voimassa pitäminen ei tässä erityistapauksessa ole unionin edun mukaista.

## 2. Unionin tuotannonalan etu

- (75) Unionin tuotannonala on osoittautunut elinkelpoiseksi tuotannonalaksi, joka kykenee mukautumaan muuttuviin markkinaolosuhteisiin. Tästä olivat osoituksena erityisesti tuotannon ja myynnin myönteinen kehitys aikana, jolloin kulutus unionissa laski. Valtavan hintapaineen vuoksi kannattavuus ei kuitenkaan kehittynyt myönteisesti.
- (76) Koska Kiinassa on käyttämätöntä kapasiteettia furfuraldehydin tuotantoon eivätkä muut vientimarkkinat (kuten Japani, Thaimaa ja Yhdysvallat) kykene ottamaan vastaan käyttämätöntä kapasiteettia, kiinalaiset viejät pyrkisivät mitä luultavimmin saamaan takaisin menettämänsä markkinaosuuden jatkamalla polkumyyntiä unionin markkinoille, jos toimenpiteiden annettaisiin raueta.
- (77) Jos polkumyynnin vastaisia toimenpiteitä ei jatkettaisi, unionin tuotannonalan tilanne mitä todennäköisimmin heikkenisi voimakkaasti Kiinasta alhaiseen hintaan polkumyynnillä tapahtuvan tuonnin vuoksi, kuten 65–68 kapaleessa selostetaan.

## 3. Tuojujen etu

- (78) Ainoastaan yksi unionin tuoja toimi menettelyssä yhteistyössä: kyseessä on IFC-yritys, joka sijaitsee Alankomaissa ja jonka omistaa Dominikaanisessa tasavallassa furfuraldehydiä valmistava yritys. IFC on ainoa furfuraldehydin aktiivinen tuoja unionissa, sillä muut yritykset tuovat kyseistä tuotetta ainoastaan ajoittain. IFC on merkittävin toimija unionin furfuraldehydi- ja furfuryylialkoholimarkkinoilla: sen osuus on noin 80 prosenttia kulutuksesta unionissa. IFC harjoittaa tuontia Dominikaanisesta tasavallasta, Kiinasta sisäisen jalostuksen menettelyssä ja muista kolmansista maista. Tämän lisäksi IFC on unionin tuotannonalan suurin asiakas: se ostaa noin 32 prosenttia unionin tuotannonalan kokonaisyntymistä. Geelissä Bel-

giassa toimiva IFC:hen etuyhteydessä oleva TFC-yritys jalostaa kyseisen furfuraldehydin furfuryylialkoholiksi.

- (79) Kyseinen tuoja on melko neutraalissa asemassa menettelyssä, koska se toisaalta haluaisi ostaa kiinalaista furfuraldehydiä ilman rajoituksia ja sisäisen jalostuksen menettelyn tullivaatimuksia, mutta toisaalta se haluaisi unionin tuotannonalan pysyvän toiminnassa, jotta se voisi ostaa tarkasteltavana olevaa tuotetta lyhyellä toimitusajalla. Lisäksi toimenpiteiden jatkaminen poistaa kilpailun sen emoyhtiöltä Dominikaanisessa tasavallassa ja vahvistaa yhtymän asemaa EU:n furfuraldehydi- ja furfuryylialkoholimarkkinoilla (sisäinen jalostus mukaan luettuna).

## 4. Käyttäjien etu

- (80) Komissio lähetti kyselylomakkeen 27:lle furfuraldehydin käyttäjäyritykselle. Ainoastaan kolme käyttäjää toimi menettelyssä yhteistyössä. Ne eivät kuitenkaan ostaneet furfuraldehydiä Kiinasta vaan suoraan unionin tuotannonalalta. Kyseisille öljynjalostusta ja voiteluöljyteollisuutta edustaville käyttäjille furfuraldehydin merkitys liiketoimintaan on vähäistä. Näin ollen polkumyyntitoimenpiteet eivät ole erityisesti tuntuneet yritysten toiminnassa.

## 5. Unionin etua koskevat päätelmät

- (81) Edellä esitetty huomioon ottaen päätellään, ettei ole pakottavia syitä olla jatkamatta nykyisten polkumyyntitoimenpiteiden soveltamista.

## H. POLKUMYNNIN VASTAISET TOIMENPITEET

- (82) Kaikille osapuolille ilmoitettiin niistä oleellisista seikoista ja huomioista, joiden perusteella voimassa olevien toimenpiteiden soveltamisen jatkamista aiottiin suositella. Osapuolille annettiin myös määräaika, jonka kuluessa ne voivat tehdä tästä ilmoituksesta johtuvia huomautuksia. Toimitetut asiaan liittyvät huomautukset analysoitiin, mutta ne eivät johtaneet niiden olennaisten tosiasioiden ja huomioiden muuttumiseen, joiden perusteella päätettiin jatkaa polkumyynnin vastaisten toimenpiteiden voimassaoloa.
- (83) Edellä selostetun perusteella ja perusasetuksen 11 artiklan 2 kohdan mukaisesti voidaan todeta, että Kiinasta peräisin olevan furfuraldehydin tuonnissa asetuksella (EY) N:o 639/2005 käyttöön otettujen polkumyynnin vastaisten toimenpiteiden soveltamista olisi jatkettava. Toimenpiteet muodostuvat paljoustullista.
- (84) Koska paljoustulli on asetettu vuonna 1995 tehdyn alkuperäisen tutkimuksen tulosten perusteella eikä niitä ole sen jälkeen tarkistettu, katsotaan kuitenkin aiheelliseksi arvioida, onko tullin määrä yhä asianmukainen. Komissio harkitsee tältä osin perusasetuksen 11 artiklan 3 kohdan mukaisen välivaiheen tarkastelun käynnistämistä sen omasta aloitteesta,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

*1 artikla*

1. Otetaan käyttöön lopullinen polkumyyntitulli Kiinan kansantasavallasta peräisin olevan, tällä hetkellä CN-koodiin 2932 12 00 luokiteltavan 2-furaldehydin (tunnetaan myös nimellä furfuraldehydi tai furfuraali) tuonnissa unioniin.

2. Sovellettava tulli on 352 euroa tonnilta.

3. Jos tavarat ovat vahingoittuneet ennen niiden luovutusta vapaaseen liikkeeseen, mistä syystä niistä tosiasiallisesti maksettua tai maksettavaa hintaa on suhteutettu tullausarvon määrittämiseksi tietyistä yhteisön tullikoodeksista annetun neuvoston

asetuksen (ETY) N:o 2913/92 soveltamista koskevista säännöksistä 2 päivänä heinäkuuta 1993 annetun komission asetuksen (ETY) N:o 2454/93 <sup>(1)</sup> 145 artiklan mukaisesti, tämän artiklan 2 kohdan perusteella laskettua polkumyyntitullia alennetaan prosenttimäärällä, joka vastaa tosiasiallisesti maksetun tai maksettavan hinnan suhteutusta.

4. Voimassa olevia tullimääräyksiä sovelletaan, jollei toisin säädetä.

*2 artikla*

Tämä asetus tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 4 päivänä toukokuuta 2011.

*Neuvoston puolesta*

*Puheenjohtaja*

MARTONYI J.

---

<sup>(1)</sup> EYVL L 253, 11.10.1993, s. 1.

**KOMISSIO ASETUS (EU) N:o 454/2011,****annettu 5 päivänä toukokuuta 2011,****Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset”  
koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan unionin toiminnasta,

ottaa huomioon rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä 17 päivänä kesäkuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/57/EY <sup>(1)</sup> ja erityisesti sen 6 artiklan 1 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Rautatiejärjestelmä on direktiivin 2008/57/EY 2 artiklan e kohdan mukaan jaettu rakenteellisiin ja toiminnallisiin osajärjestelmiin. Kutakin osajärjestelmää varten laaditaan yhteentoimivuuden tekninen eritelmä (YTE).

(2) Helmikuun 9 päivänä 2007 tehdyllä päätöksellä K(2006) 124 lopullinen komissio valtuutti Euroopan rautatieviraston, jäljempänä ’virasto’, kehittämään Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 19 päivänä maaliskuuta 2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/16/EY <sup>(2)</sup> mukaisia yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä. Mainitun valtuutuksen ehtojen mukaisesti virastoa pyydettiin laatimaan luonnos henkilöliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevaksi YTE:ksi. Virasto jätti ehdotuksensa 31 päivänä toukokuuta 2010. Tätä suositusta olisi täydennettävä komission valtuutukseen perustuvalla lisäsuosituksella, joka kattaa tariffit, lipunkirjoituksen ja varaukset kotimaanliikenteessä. Kyseistä suositusta laatiessaan viraston olisi otettava huomioon kansallinen kehitys ja teknologian kehitys innovatiivisten lipunkirjoituspalvelujen ja intermodaaliteettien alalla.

(3) Yhteentoimivuuden tekniset eritelmat ovat direktiivin 2008/57/EY mukaisesti hyväksytyjä eritelmiä. Liitteessä oleva YTE koskee henkilöliikenteen telemaattisiin sovelluksiin liittyvää osajärjestelmää, ja sen tarkoitus on varmistaa olennaisten vaatimusten täyttyminen ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus.

(4) Eri rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten tieto- ja viestintäjärjestelmien välisiä tehokkaita yhteyksiä pidetään tärkeinä erityisesti ajantasaisten tietojen ja lipunkirjoituspalvelujen tarjoamiseksi matkustajille.

(5) Tämän YTE:n tarkoitus on määritellä kaikkien erityyppisten toimijoiden väliset menettelyt ja liitännät tiedottamista ja lippujen kirjoittamista varten matkustajille yleisesti saatavana olevia tekniikkoja käyttäen. Siihen tulisi sisältyä tiedonvaihto seuraavia tarkoituksia varten: järjestelmät matkustajille tiedottamiseksi ennen matkaa ja sen aikana, varaus- ja maksujärjestelmät, matkatavaroiden hallinta, lippujen myynti lippumyymälöissä, lipunmyyntikoneilla, junassa, puhelimitse, internetin välityksellä tai muun yleisesti saatavana olevan tietoteknisen järjestelmän avulla sekä vaihtoyhteyksien hallinta toisten junien ja muiden kuljetusmuotojen kanssa.

(6) Matkustajille tarkoitettujen tietojen tulisi olla käytettävissä liikuntarajoitteisia henkilöitä Euroopan laajuisessa tavanomaisessa ja suurten nopeuksien rautatiejärjestelmässä koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä 21 päivänä joulukuuta 2007 tehdyn komission päätöksen 2008/164/EY <sup>(3)</sup> vaatimusten mukaisesti.

(7) Tämän YTE:n määräykset eivät saisi rajoittaa jäsenvaltioiden Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1371/2007 <sup>(4)</sup> 2 artiklan nojalla tekemiä päätöksiä.

(8) Yksityiskohtaiset eritelmat ovat tarpeen tämän asetuksen sovellettavuuden varmistamiseksi. Näissä eritelmissä määritellään yhteisiin komponentteihin sekä kyseeseen tulevien toimijoiden tieto- ja viestintäjärjestelmien välisiin yhteyksiin perustuva tiedonvaihtojärjestelmä. Lisäksi tarvitaan myös tämän järjestelmän kehitystyön, käyttöönoton ja käytön hallinnan kuvaus sekä tämän järjestelmän kehityksen ja käyttöönoton suuntaviivat sisältävä suunnitelma. Nämä tuotokset tuotetaan toteutuksen alkuvaiheessa. Siksi YTE:ää on myöhemmin muutettava näiden tuotosten (yksityiskohtaisten eritelmien, hallinnan kuvauksen ja suuntaviivat sisältävän suunnitelman) huomioon ottamiseksi.

<sup>(1)</sup> EUVL L 191, 18.7.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> EYVL L 110, 20.4.2001, s. 1.

<sup>(3)</sup> EUVL L 64, 7.3.2008, s. 72.

<sup>(4)</sup> EUVL L 315, 3.12.2007, s. 14.

- (9) Direktiivin 2008/57/EY 5 artiklan 8 kohdan mukaan tässä asetuksessa tarkoitettut viraston julkaisemat tekniset asiakirjat olisi katsottava YTE:n liitteiksi, ja niiden olisi muututtava velvoittaviksi heti, kun YTE:ää aletaan soveltaa.
- (10) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat direktiivin 2008/57/EY 29 artiklan 1 kohdan mukaisesti perustetun komitean lausunnon mukaiset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

#### 1 artikla

1. Tämän asetuksen liitteessä I vahvistetaan direktiivin 2008/57/EY 6 artiklan 1 kohdan mukainen Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmän "telemaattiset sovellukset" osaa "henkilöliikenteen sovellukset" koskeva yhteentoimivuuden tekninen eritelmä, jäljempänä 'YTE'.

2. YTE:ää sovelletaan direktiivin 2008/57/EY liitteessä II olevassa 2.5 kohdassa määritellyn osajärjestelmän "telemaattiset sovellukset" osaan "henkilöliikenteen sovellukset".

3. Kolmansista maista tai kolmansiin maihin liikennöitävän rautateiden matkustajaliikenteen osalta tämän YTE:n vaatimusten noudattamisen edellytyksenä on tietojen saanti EU:n ulkopuolisilta toimijoilta, jollei kahdenvälisissä sopimuksissa määrätä YTE:n vaatimukset täyttävästä tiedonvaihdesta.

#### 2 artikla

Tämä YTE on toteutettava kolmessa vaiheessa:

- ensimmäisessä vaiheessa laaditaan yksityiskohtaiset tietotekniset eritelmät, hallinnan kuvaus ja suuntaviivat sisältävä suunnitelma (ensimmäinen vaihe),
- toinen vaihe koskee tiedonvaihtojärjestelmän kehittämistä (toinen vaihe) ja
- viimeinen vaihe koskee tiedonvaihtojärjestelmän käyttöönottoa (kolmas vaihe).

#### 3 artikla

1. Euroopan rautatieviraston on julkaistava liitteessä III luetellut tekniset asiakirjat verkkosivullaan ja pidettävä ne ajan tasalla. Sen on toteutettava liitteessä I olevassa 7.5.2 kohdassa

määritelty teknisiä asiakirjoja koskeva muutoksenhallintaprosessi. Sen on ilmoitettava komissiolle näiden asiakirjojen edistymisestä. Komission on ilmoitettava niistä jäsenvaltioille direktiivin 2008/57/EY 29 artiklan mukaisesti perustetun komitean välityksellä.

2. Euroopan rautatieviraston on julkaistava liitteessä I olevassa 4.2.19 kohdassa tarkoitettut viitetiedostot verkkosivullaan ja pidettävä ne ajan tasalla. Sen on toteutettava näitä tiedostoja koskeva muutoksenhallintaprosessi. Sen on ilmoitettava komissiolle näiden asiakirjojen edistymisestä. Komission on ilmoitettava niistä jäsenvaltioille direktiivin 2008/57/EY 29 artiklan mukaisesti perustetun komitean välityksellä.

3. Euroopan rautatieviraston on annettava suosituksensa tämän asetuksen liitteessä II lueteltuihin avoimiin kohtiin 31 päivään maaliskuuta 2012 mennessä.

#### 4 artikla

Rautatieyritysten, infrastruktuurin haltijoiden, asemapäällikköjen, lipunmyyjien ja viraston on tuettava liitteessä I olevassa 7.2 kohdassa määritellyssä ensimmäisessä vaiheessa tehtävää työtä antamalla käyttöön toimintaan ja tekniikkaan liittyviä tietoja ja asiantuntemusta.

#### 5 artikla

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 881/2004 <sup>(1)</sup> 3 artiklan 2 kohdassa määriteltyjen Euroopan tasolla toimivien edustavien rautatiealan elinten on yhdessä lipunmyyjien edustajan ja eurooppalaisten matkustajien edustajan kanssa kehitettävä liitteessä I olevassa 7 kohdassa kuvatut yksityiskohtaiset tietotekniset eritelmät, hallinnan kuvaus ja suuntaviivat sisältävä suunnitelma ja esitettävä ne komissiolle viimeistään vuoden kuluttua siitä, kun tämä asetus on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

#### 6 artikla

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rautatieyritykset, infrastruktuurin haltijat, asemapäälliköt ja lipunmyyjät saavat tiedon tästä asetuksesta.

#### 7 artikla

Tätä asetusta on muutettava ottamalla huomioon liitteessä I olevassa 7.2. kohdassa kuvatun ensimmäisen vaiheen tulokset.

<sup>(1)</sup> EUVL L 164, 30.4.2004, s. 1.



*8 artikla*

Tämä asetus tulee voimaan seuraavana päivänä sen jälkeen, kun se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 5 päivänä toukokuuta 2011.

*Komission puolesta*  
José Manuel BARROSO  
*Puheenjohtaja*

---

## LIITE I

## 1. JOHDANTO

## 1.1 Tekninen soveltamisala

Tämä yhteentoimivuuden tekninen eritelmä, jäljempänä 'YTE', koskee direktiivin 2008/57/EY 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmän "telemaattiset sovellukset" osaa "henkilöliikenteen sovellukset". Se sisältyy direktiivin 2008/57/EY liitteessä II olevan luettelon kohtaan, jossa esitetään jako toiminnallisiin perustein.

## 1.2 Maantieteellinen soveltamisala

Tämän YTE:n maantieteellinen soveltamisala on direktiivin 2008/57/EY 2 artiklan a alakohdassa määritelty Euroopan laajuinen rautatiejärjestelmä.

## 1.3 Tämän YTE:n sisältö

Tämän YTE:n sisältö on direktiivin 2008/57/EY 5 artiklan mukainen.

Tämän YTE:n 4 luku sisältää myös teknistä ja maantieteellistä soveltamisalaa koskevat käyttö- ja kunnossapito-säännöt.

## 2. OSAJÄRJESTELMÄN MÄÄRITELMÄ/SOVELTAMISALA

## 2.1 Osajärjestelmä

Tämä YTE kattaa seuraavat järjestelmät:

- a) toiminnallisen osajärjestelmän "henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset";
- b) osajärjestelmään henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset liittyvä kunnossapito-osajärjestelmän osa (eli käyttötavat, hallinta, tietokantojen päivitys ja ylläpito, ohjelmistot ja tiedonsiirtoprotokollat jne.).

Se myös sisältää tietoja seuraavista seikoista:

- a) järjestelmät matkustajille tiedottamiseksi ennen matkaa ja sen aikana;
- b) varaus- ja maksujärjestelmät;
- c) matkatavaroiden hallinta;
- d) lippujen myynti lippumyymälöissä, lipunmyyntikoneilla, puhelimitse, internetin välityksellä tai muun yleisesti saatavana olevan tietoteknisen järjestelmän avulla sekä junissa;
- e) vaihtoyhteyksien hallinta toisten junien ja muiden kuljetusmuotojen kanssa.

## 2.1.1 Matkustajille tiedottaminen ennen matkaa ja sen aikana

Rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen (EY) N:o 1371/2007 liitteessä II on lueteltu vähimmäistiedot, jotka rautatieyritysten ja/tai lipunmyyjien on annettava matkustajille.

## 2.1.2 Varaus- ja maksujärjestelmät

Tietoja vaihdetaan eri lipunmyyjien ja rautatieyritysten varaus- ja lipunkirjoitusjärjestelmien sekä maksujärjestelmien välillä, jotta matkustaja voisi maksaa valitsemansa liput, varaukset sekä matkaan ja palveluun liittyvät lisämaksut.

## 2.1.3 Matkatavaroiden hallinta

Matkustajille kerrotaan valitusmenettelystä tapauksissa, joissa heidän kirjatut matkatavaransa ovat matkan aikana kadonneet. Lisäksi matkustajille tiedotetaan matkatavaroiden lähetyksestä tai noutamisesta.

- 2.1.4 *Lippujen myynti lippumyymälöissä, lipunmyyntikoneilla, puhelimitse, internetin välityksellä tai muun yleisesti saatavana olevan tietoteknisen järjestelmän avulla*

Tietoja vaihdetaan rautatieyritysten ja lipunmyyjien välillä, jotta viimeksi mainitut voisivat tarvittaessa kirjoittaa lippuja, suoria lippuja ja lisäpalvelutilauksia sekä tehdä varauksia.

- 2.1.5 *Vaihtoyhteyksien hallinta toisten junien ja muiden kuljetusmuotojen kanssa*

Tietojen antamiseen toisille kuljetusmuodoille ja tietojen vaihtamiseen niiden kanssa ehdotetaan standardia.

### 3. OLENNAISET VAATIMUKSET

#### 3.1 Olennaisten vaatimusten mukaisuus

Direktiivin 2008/57/EY 4 artiklan 1 kohdan mukaan Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän, osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden on täytettävä direktiivin liitteessä III yleisellä tasolla esitetyt olennaiset vaatimukset.

Tämän YTE:n soveltamisalan osalta YTE:n luvussa 3 mainittujen olennaisten vaatimusten täyttyminen varmistetaan sillä, että osajärjestelmä on 4 luvussa (Osajärjestelmän kuvaus) esitettyjen tietojen mukainen.

#### 3.2 Yleisiin vaatimuksiin liittyviä näkökohtia

Yleisten vaatimusten merkitys henkilöliikenteen telemaattisten sovellusten osajärjestelmän kannalta määritetään seuraavasti:

##### 3.2.1 Turvallisuus

Turvallisuuteen liittyvät henkilöliikenteen telemaattisten sovellusten osajärjestelmää koskevat olennaiset vaatimukset ovat seuraavat: direktiivin 2008/57/EY liitteessä III olevien 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4 ja 1.1.5 kohdan olennaiset vaatimukset. Nämä olennaiset vaatimukset eivät ole telemaattisten sovellusten osajärjestelmän kannalta tärkeitä.

##### 3.2.2 Luotettavuus ja käytettävyys

Direktiivin 2008/57/EY liitteessä III olevan 1.2 kohdan olennainen vaatimus täytetään seuraavissa kohdissa:

— 4.2.19 kohta: Erilaiset viitetiedostot ja tietokannat,

— 4.2.21 kohta: Verkot ja viestintä.

##### 3.2.3 Terveys

Direktiivin 2008/57/EY liitteessä III olevien 1.3.1 ja 1.3.2 kohdan olennaiset vaatimukset eivät ole telemaattisten sovellusten osajärjestelmän kannalta tärkeitä.

##### 3.2.4 Ympäristönsuojelu

Direktiivin 2008/57/EY liitteessä III olevien 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 ja 1.4.5 kohdan olennaiset vaatimukset eivät ole telemaattisten sovellusten osajärjestelmän kannalta tärkeitä.

##### 3.2.5 Tekninen yhteensopivuus

Direktiivin 2008/57/EY liitteessä III olevan 1.5 kohdan olennainen vaatimus ei ole telemaattisten sovellusten osajärjestelmän kannalta tärkeä.

#### 3.3 Erityisesti henkilöliikenteen telemaattisten sovellusten osajärjestelmään liittyvät näkökohdat

Yleisten vaatimusten merkitys henkilöliikenteen telemaattisten sovellusten osajärjestelmän kannalta määritetään seuraavasti:

### 3.3.1 Tekninen yhteensopivuus

Direktiivin 2008/57/EY liitteessä III olevan 2.7.1 kohdan olennainen vaatimus täytetään erityisesti seuraavissa kohdissa:

— 4.2.19 kohta: Erilaiset viitetiedostot ja tietokannat,

— 4.2.21 kohta: Verkot ja viestintä.

### 3.3.2 Luotettavuus ja käytettävyys

Direktiivin 2008/57/EY liitteessä III olevan 2.7.2 kohdan olennainen vaatimus täytetään erityisesti seuraavissa kohdissa:

— 4.2.19 kohta: Erilaiset viitetiedostot ja tietokannat,

— 4.2.21 kohta: Verkot ja viestintä.

Tämä olennainen vaatimus, erityisesti käyttötapa, jolla taataan näiden telemaattisten sovellusten tehokkuus ja palvelujen laatu, on koko YTE:n perustekijöitä, eikä sen vaikutus rajoitu vain edellä mainittuihin kohtiin.

### 3.3.3 Terveys

Direktiivin 2008/57/EY liitteessä III olevan 2.7.3 kohdan olennaisen vaatimuksen osalta tässä YTE:ssä ei esitetä mitään uusia vaatimuksia näiden telemaattisten sovellusten ja käyttäjien väliselle liitännälle nykyisten kansallisten ja eurooppalaisten ergonomian ja terveyden suojelun vähimmäissäännösten lisäksi.

### 3.3.4 Turvallisuus

Direktiivin 2008/57/EY liitteessä III olevan 2.7.4 kohdan olennainen vaatimus täytetään seuraavissa kohdissa:

— 4.2.19 kohta: Erilaiset viitetiedostot ja tietokannat,

— 4.2.21 kohta: Verkot ja viestintä.

## 4. OSAJÄRJESTELMÄN KUVAUS

### 4.1 Johdanto

Kun otetaan huomioon kaikki sovellettavat olennaiset vaatimukset, henkilöliikenteen telemaattisten sovellusten osajärjestelmää kuvaavat seuraavissa kohdissa esitetyt perusparametrit.

### 4.2 Osajärjestelmän toiminnalliset ja tekniset ominaisuudet

#### 4.2.1 Aikataulutietojen vaihtaminen

Tässä perusparametrissa määrätään, kuinka rautatieyrityksen on vaihdettava aikataulutietoja.

Tämä perusparametri varmistaa, että jäljempänä määritellyistä tietoelementeistä koostuvat aikataulut annetaan toisen rautatieyrityksen, kolmansien osapuolten ja julkisten elinten käyttöön. Tämä perusparametri varmistaa lisäksi, että jokaisen rautatieyrityksen on annettava tarkkoja ja ajan tasalla olevia aikataulutietoja.

Tämän perusparametrin määräykset koskevat rautatieyrityksen henkilöliikennettä.

Tähän perusparametriin on liityttävä seuraava prosessi:

#### 4.2.1.1 Rautatieyritys antaa omat aikataulutietonsa toisten rautatieyritysten ja kolmansien osapuolten käyttöön

Rautatieyrityksen on annettava käyttöön kaikki sellaiset aikataulutietonsa, joista se vastaa ainoana kuljettajana tai yhteiskuljettajana ja jotka liittyvät sellaisiin kuljetuspalveluihin, joita kansalaiset voivat ostaa, takaamalla niiden käyttömahdollisuus kaikille rautatieyrityksille, kolmansille osapuolille ja julkisille elimille. Rautatieyrityksen on lisäksi varmistettava, että aikataulutiedot ovat tarkkoja ja ajan tasalla. Aikataulutiedot on pidettävä saatavilla vähintään 12 kuukauden ajan niiden voimassaolon päättymisestä.

Jos rautatieyrittäjä hoitaa kuljetuspalvelua yhtenä yhteiskuljettajana, rautatieyrittäjän on yhdessä toisten yhteiskuljettajien kanssa varmistettava, että sen osuus aikataulusta on tarkka ja ajan tasalla.

Aikataulutietojen pääasiallisen sisällön on oltava seuraava:

- erilaisten junien peruserätykset
- junan kuvaus
- erilaiset käytössä olevat tavat toimintapäivien esittämiseksi
- junaluokka/palvelu
- kuljetuspalvelun suhteet
- junaan liitetyt matkustajajoukot
- juna, johon liitetään tai josta irrotetaan
- jatkoyhteydet (juna, jolla jatketaan)
- jatkoyhteydet (palvelun numeron vaihtuminen)
- kuljetuspalvelujen yksityiskohdat
- liikennerajoituksiin liittyvät pysähdykset
- yöjunat
- aikavyöhykkeeltä toiselle siirtyminen
- hinnoittelu- ja varaustiedot
- tietojen antaja
- varauksen ottaja
- palvelut
- pääsy junaan (mukaan lukien junaan olevat erityisryhmille varatut paikat, pyörätuolitilat, yleiset makuuosastot – ks. liikennörajoitteiden henkilöiden tarpeita koskevan YTE:n 4.2.4 kohta) – ks. 4.2.6.1 kohta
- lisäpalvelut
- vaihtoyhteydet – kuljetuspalvelujen väliset yhteydet
- asemaluettelo.

Rautatieyrittäjän yksinään hoitamien kuljetuspalvelujen vuosi- tai kuukausi- aikataulu on julkaistava vähintään kahta kuukautta ennen sen voimaantuloa. Rautatieyrittäjän on julkaistava muiden kuljetuspalvelujen aikataulut heti, kun se on mahdollista.

Rautatieyrityksen on julkaistava kaikki vuosiaikataulun muutokset erillisinä aikataulupäivityksinä vähintään seitsemän päivää ennen niiden voimaantuloa. Tämä velvoite pätee vain, jos rautatieyritys tietää muutoksesta vähintään seitsemän päivää ennen sen voimaantuloa.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava seuraavan teknisen asiakirjan mukaisia:

— B.4 (ks. liite III).

#### 4.2.2 *Tariffitietojen vaihtaminen*

Tässä perusparametrissa määrätään, kuinka rautatieyrityksen on vaihdettava tariffitietoja.

Tämä perusparametri varmistaa, että jäljempänä määritellyssä muodossa annetut tariffitiedot annetaan toisten rautatieyritysten tai lippujen myyntiin oikeutettujen kolmansien osapuolten käyttöön.

Tämän perusparametrin määräykset koskevat kaikkia rautatieyrityksen kansallisesti, kansainvälisesti tai ulkomailla myytävien henkilöliikenteen lippujen hintoja.

Tähän perusparametriin on liityttävä seuraava prosessi:

##### 4.2.2.1 Rautatieyritys antaa omat tariffitietonsa toisten rautatieyritysten, valtuutettujen julkisten elinten ja lippujen myyntiin oikeutettujen kolmansien osapuolten käyttöön

Rautatieyrityksen on annettava käyttöön kaikki tariffitietonsa (sekä hintataulukonsa) takaamalla niiden käytönmahdollisuus niille rautatieyrityksille ja kolmansille osapuolille, joille se antaa jakelusopimusten nojalla luvan myydä lippuja, sekä valtuutetuille julkisille elimille. Rautatieyrityksen on lisäksi varmistettava, että tariffitiedot ovat tarkkoja ja ajan tasalla.

Jos rautatieyritys hoitaa kuljetuspalvelua yhtenä yhteiskuljettajista, rautatieyrityksen on yhdessä toisten yhteiskuljettajien kanssa varmistettava, että sen osuus tariffitiedoista on tarkka ja ajan tasalla.

Kansainväliseen tai ulkomaan myyntiin tarkoitettujen tariffitietojen on oltava liitteessä IV määritellyn mukaiset.

Kansainväliseen tai ulkomaan myyntiin tarkoitettujen tariffitietojen on oltava jakelusopimusten nojalla myyntiin oikeutettujen rautatieyritysten ja kolmansien osapuolten sekä valtuutettujen julkisten elinten saatavana ainakin yhtä paljon etukäteen kuin liitteessä IV on määrätty.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava kansainväliseen tai ulkomaan myyntiin tarkoitettujen tariffitietojen osalta seuraavien teknisten asiakirjojen mukaisia:

— B.1 (ks. liite III),

— B.2 (ks. liite III),

— B.3 (ks. liite III).

Kotimaan myyntiin tarkoitettujen tariffitietojen on oltava rautatieyritysten ja myyntiin oikeutettujen kolmansien osapuolten sekä valtuutettujen julkisten elinten saatavana ainakin yhtä paljon etukäteen kuin kansainväliseen tai ulkomaan myyntiin tarkoitettujen tariffitietojen kohdalla on määrätty.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on kotimaan myyntiin tarkoitettujen tariffitietojen osalta oltava viraston laatimien teknisten asiakirjojen mukaisia (ks. liite II).

##### 4.2.3 *Rautatieyrityksen yhteystietojen käsittely*

Tässä perusparametrissa määrätään, kuinka rautatieyrityksen on annettava tietoja virallisesta verkkosivustostaan, jolta asiakkaat voivat saada tarkkoja tietoja.

Tämän perusparametrin määräykset koskevat kaikkia rautatieyrityksiä.

Tähän perusparametriin on liityttävä seuraava prosessi:



#### 4.2.3.1 Rautatieyritys antaa käyttöön yhteystietonsa sisältävän tiedoston

Rautatieyrittäjän on annettava toisten rautatieyrittäjien, viraston, kolmansien osapuolten ja julkisten elinten käyttöön tiedosto, joka sisältää kuljettajayhtiön nimen, kuljettajatunnuksen ja rautatieyrittäjän virallisen verkkosivuston osoitteen. Tässä perusparametrissa tarkoitettua virallisen verkkosivuston on oltava koneellisesti luettavissa ja Web-sisällön saavutettavuusohjeiden mukainen. Jos rautatieyrittäjällä on yhteistä liiketoimintaa yhden tai useamman muun rautatieyrittäjän kanssa, yhteisyrittäjän nimi, kuljettajatunnukset ja virallisen verkkosivuston osoite on ilmoitettava muille rautatieyrittäjille.

Kun rautatieyrittäjä antaa aikataulutietonsa toisten rautatieyrittäjien käyttöön 4.2.1.1 kohdan nojalla, sen on varmistettava, että aikataulussa oleva kuljettavan yhtiön nimi vastaa tiedostossa olevaa nimeä. Jos muutoksia on tehty, rautatieyrittäjän on päivitettävä tiedosto mahdollisimman pian.

#### 4.2.4 Kuljetusehtoja koskevien tietojen käsittely

Tässä perusparametrissa määrätään, kuinka rautatieyrittäjän on käsiteltävä kuljetusehtoja koskevia tietoja.

Tämä perusparametri varmistaa, että kuljetusehdot ovat nähtävänä rautatieyrittäjän virallisella verkkosivustolla.

Tämän perusparametrin määräykset koskevat rautatieyrittäjän henkilöliikennettä.

Tähän perusparametriin on liitettävä seuraava prosessi:

#### 4.2.4.1 Rautatieyrittäjä julkaisee kuljetusehtoihin liittyvät tiedot

Rautatieyrittäjän on julkaistava seuraaviin seikkoihin liittyvät tiedot:

- rautatiematkustajien yleiset kuljetusehdot (GCC-CIV/PRR),
- rautatieyrittäjän omat kuljetusehdot,
- linkki rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista 23 päivänä lokakuuta 2007 annettuun asetukseen (EY) N:o 1371/2007,
- rautatieyrittäjän hyväksymät maksuvälineet,
- myyntiehdot ja myynnin jälkeistä palvelua koskevat ehdot, erityisesti lippujen vaihtamista ja niistä maksettavia palautuksia koskevat ehdot,
- valitusmenettelyt

ainakin virallisella verkkosivustollaan. Tämän verkkosivuston on oltava niiden Web-sisällön saavutettavuusohjeiden mukainen, joissa otetaan huomioon kuulo- ja/tai näkörajoitteisten henkilöiden tarpeet.

Tämä menettely on suoritettava ensimmäistä julkaisua varten viimeistään kuuden kuukauden kuluessa tämän YTE:n voimaantulosta. Näihin tietoihin tehty muutokset on julkaistava vähintään kuusi päivää ennen niiden voimaantuloa. Rautatieyrittäjän on lueteltava edellisestä versiosta muuttuneet kohdat. Rautatieyrittäjän on aina tällaisissa tapauksissa säilytettävä myös edellinen versio verkkosivustollaan.

#### 4.2.5 Kirjattujen matkatavaroiden kuljettamista koskevien tietojen käsittely

Tässä perusparametrissa määrätään, kuinka rautatieyrittäjän on varmistettava tietojen antaminen kirjattujen matkatavaroiden kuljettamista varten, jos rautatieyrittäjä tarjoaa kyseistä palvelua. Jos palvelua ei tarjota, rautatieyrittäjän on ilmoitettava, ettei palvelua tarjota.

Tämä perusparametri varmistaa, että kirjattujen matkatavaroiden käsittelyä koskevat tiedot ovat matkustajien nähtävänä.

Tähän perusparametriin on liitettävä seuraava prosessi:

#### 4.2.5.1 Rautatieyrittäjä julkaisee kirjattujen matkatavaroiden käsittelyä koskevat ehdot

Rautatieyrittäjän on julkaistava matkustajien tiedoksi kirjattujen matkatavaroiden käsittelyä koskevat ehdot, mikäli rautatieyrittäjä tarjoaa kyseistä palvelua. Jos palvelua ei tarjota, rautatieyrittäjän on ilmoitettava siitä. Nämä tiedot on julkaistava ainakin rautatieyrittäjän virallisella verkkosivustolla. Tämän verkkosivuston on oltava niiden Web-sisällön saavutettavuusohjeiden mukainen, joissa otetaan huomioon kuulo- ja/tai näkörajoitteisten henkilöiden tarpeet.

Tämä menettely on suoritettava ensimmäistä julkaisua varten viimeistään kuuden kuukauden kuluessa tämän YTE:n voimaantulosta. Näihin tietoihin tehty muutokset on julkaistava vähintään kuusi päivää ennen muutosten voimaantuloa. Rautatieyrittäjän on lueteltava edellisestä versiosta muuttuneet kohdat. Rautatieyrittäjän on aina tällaisissa tapauksissa säilytettävä myös edellinen versio verkkosivustollaan.

#### 4.2.6 Liikuntarajoitteisten henkilöiden kuljetusta ja avustamista koskevien tietojen käsittely

Tässä perusparametrissa määrätään, kuinka rautatieyrittäjän, lipunmyyjän ja/tai asemapäällikön on varmistettava liikuntarajoitteisten henkilöiden kuljetusta ja avustamista koskevien tietojen saatavuus.

Tämä perusparametri varmistaa, että liikuntarajoitteisten henkilöiden kuljetusta ja avustamista koskevat tiedot ovat matkustajien saatavilla. Jos rautatieyrittäjä käyttää tietoteknisiä viestintäkeinoja lähettäessään liikuntarajoitteisten henkilöiden avustamista koskevia tilauksia, järjestelmän, johon tilaus lähetetään, on vähintään kyettävä käsittelemään viestejä teknisessä asiakirjassa B.10 (ks. liite III) määritellyn protokollan mukaisesti. Lisäksi järjestelmän on annettava avustustilauksesta vahvistusnumero – se on olennaisen tärkeä, jotta asiakas/matkustaja saa varmuuden avun saannista ja voi luottaa siihen, sekä jotta avustamisen vastuullisuus varmistetaan. Kyseisissä viesteissä on kaikki rautatieyrittäjän, lipunmyyjän ja/tai asemapäällikön tarvitsemat tiedot vahvistusnumeron antamiseksi liikuntarajoitteiselle henkilölle avun varaamisesta (jokaisen matkan alku- ja päätepestettävä varten).

Tämän perusparametrin määräykset koskevat eri osapuolia seuraavasti: liikuntarajoitteisten henkilöiden kuljetusta koskevien tietojen käsittelyä koskevia määräyksiä sovelletaan rautatieyrittäjän matkustajapalveluihin. Tämän perusparametrin elektronisia pyyntöjä/vahvistuksia koskevia määräyksiä sovelletaan, jos pyynnön esittävän ja vastaanottavan osapuolen välillä on sopimus.

Tähän perusparametriin on liitettävä seuraavat prosessit:

##### 4.2.6.1 Rautatieyrittäjä julkaisee tiedot rautatiepalvelujen käytettävyydestä ja pääsystä liikkuvaan kalustoon

Rautatieyrittäjän on julkaistava seuraavat tiedot:

- niiden junien tyypit/numerot ja/tai ratojen numerot (jos junan numeroa ei voida ilmoittaa), joissa liikuntarajoitteisille henkilöille tarkoitettuja varusteita on käytettävissä,
- liikuntarajoitteisille henkilöille tarkoitettujen varusteiden (kuten pyörätuolipaikkojen sekä liikuntarajoitteiselle henkilöille tarkoitettujen vuoteiden, käymälöiden ja paikkojen sijainti) tyypit ja vähimmäismäärät mainituissa junissa normaaleissa käyttöoloissa,
- menetelmät avun pyytämiseksi juniin noustaessa ja niistä poistuttaessa (mukaan lukien liikuntarajoitteisten henkilöiden ennakkoilmoituksen jättöaika sekä liikuntarajoitteisten henkilöiden avustuspyyntöjä vastaanottavan toimiston / vastaanottavien toimistojen osoite, sähköpostiosoite, aukioloajat ja puhelinnumero) rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen 24 artiklan mukaisesti,
- pyörätuolin suurin sallittu koko ja paino (liikuntarajoitteisen henkilön paino mukaan luettuna),
- mukana seuraavien henkilöiden ja/tai eläinten kuljetusta koskevat ehdot,
- pääsy asemarakennuksiin ja laitureille sekä tieto siitä, onko asema luokiteltu liikuntarajoitteisille henkilöille sopivaksi ja onko siellä liikuntarajoitteisia henkilöitä avustavaa henkilökuntaa,

ainakin virallisella verkkosivustollaan. Tämän verkkosivuston on oltava niiden Web-sisällön saavutettavuusohjeiden mukainen, joissa otetaan huomioon kuulo- ja/tai näkörajoitteisten henkilöiden tarpeet.

Tämä menettely on suoritettava ensimmäistä julkaisua varten viimeistään kuuden kuukauden kuluessa tämän YTE:n voimaantulosta. Näihin tietoihin tehty muutokset on julkaistava vähintään kuusi päivää ennen muutosten voimaantuloa. Rautatieyrityksen on lueteltava edellisestä versiosta muuttuneet kohdat. Rautatieyrityksen on aina tällaisissa tapauksissa säilytettävä myös edellinen versio verkkosivustollaan.

#### 4.2.6.2 Rautatieyritys tai lipunmyyjä lähettää liikuntarajoitteisen henkilön avustamista koskevan saatavuustiedustelun/varauspyynnön kohdejärjestelmään/kohdejärjestelmiin

Jos rautatieyritys tai lipunmyyjä käyttää liikuntarajoitteisen henkilön avustamista koskevan saatavuustiedustelun/varauspyynnön lähettämiseen tietoteknisiä viestintäkeinoja, kyseisen viestin on täytettävä asiaa koskevat määräykset.

Mahdollisuus varata apua liikuntarajoitteiselle henkilölle riippuu siitä, onko kyseisten kuljetus- ja jakeluyhtiöiden välillä asiaa koskevaa kaupallista sopimusta. Tällaisissa sopimuksissa voidaan sopia maksuista, teknisistä ja turvallisuusnoormeista sekä tietyistä junia, lähtöasemia/määräasemia, tariffeja, myyntikanavia jne. koskevista rajoituksista.

Kyseisten osapuolten välisestä sopimuksesta riippuen pyynnön esittävän jakelujärjestelmän on lähetettävä järjestelmään saatavuustiedustelu/varauspyyntö tiettyä junaa varten ja määriteltävä tarvittavan avun tyyppi.

Pyyntöjen/tiedustelujen pääasialliset tyypit ovat:

- saatavuustiedustelu
- varauspyyntö
- osittainen peruutuspyyntö
- täydellinen peruutuspyyntö.

Tämä prosessi on käytävä läpi, kun asiakas on lähettänyt rautatieyrityksen tai lipunmyyjän järjestelmään asiaa koskevan pyynnön.

Velvoitteiden täyttämiseksi lähetettävän viestin tietoalkioiden ja sisällön on oltava seuraavien määräysten mukaiset:

- niiden on oltava joko teknisessä asiakirjassa B.10 (ks. liite III) määriteltyjen alkioden mukaiset, missä tapauksessa vastaanottavien järjestelmien on kyettävä ymmärtämään viesti ja vastaamaan siihen,
- tai niiden on oltava joidenkin muuten määriteltyjen standardien mukaiset, missä tapauksessa vastaanottavien järjestelmien on kyettävä ymmärtämään viesti ja vastaamaan siihen vain siinä tapauksessa, että asiasta on nimenomainen sopimus lähettävän järjestelmän kanssa.

#### 4.2.6.3 Vastaanottava järjestelmä lähettää saatavuutta/varausta koskevan vastauksen liikuntarajoitteisen henkilön avustamista koskevaan tiedusteluun/pyyntöön

Jos rautatieyritys käyttää liikuntarajoitteisen henkilön avustamista koskevaan saatavuustiedusteluun/varauspyyntöön vastaamiseen tietoteknisiä viestintäkeinoja, sen on noudatettava tämän prosessin ehtoja.

Jos liikuntarajoitteisen henkilön avustamista koskeva varauspyyntö on oikein muotoiltu edellä kuvatun prosessin mukaisesti, vastaanottavan järjestelmän on lähetettävä pyynnön esittäneelle järjestelmälle pyydettyä avustustyyppiä vastaava saatavuutta/varausta koskeva vastaus.

Vastausten pääasialliset tyypit ovat:

- saatavuutta koskeva vastaus
- varauspyynnön vahvistus

- osittaisen peruutuksen vahvistus
- täydellisen peruutuksen vahvistus
- kielteinen vastaus.

Tämä prosessi on käytävä läpi vastauksena saapuneeseen pyyntöön, jonka on vastaanottanut järjestelmä, johon se on lähetetty edellä kuvatun prosessin mukaisesti.

Velvoitteiden täyttämiseksi lähetettävän viestin tietoalkioiden ja sisällön on oltava seuraavien määräysten mukaiset:

- niiden on oltava joko teknisessä asiakirjassa B.10 (ks. liite III) määriteltyjen alkioiden mukaiset,
- tai niiden on oltava joidenkin muuten määriteltyjen standardien mukaiset,

pyynnön lähettäneen järjestelmän käyttämän protokollan mukaan.

#### 4.2.7 Polkupyörien kuljettamista koskevien tietojen käsittely

Tässä perusparametrissa määrätään, kuinka rautatieyhteyksien on varmistettava polkupyörien kuljettamista koskevien tietojen saatavuus.

Tämä perusparametri varmistaa, että polkupyörien kuljettamista koskevat tiedot ovat matkustajien nähtävänä. Varausjärjestelmän on kyettävä käsittelemään ainakin teknisessä asiakirjassa B.5 (ks. liite III) määritellyn protokollan mukaiset viestit.

Tämän perusparametrin määräykset koskevat eri osapuolia seuraavasti: polkupyörien kuljetusta koskevien tietojen käsittelyä koskevia määräyksiä sovelletaan polkupyörien kuljetusmahdollisuutta tarjoavan rautatieyhteyksien matkustajapalveluihin. Tämän perusparametrin elektronisia pyyntöjä/vahvistuksia koskevia määräyksiä sovelletaan, jos pyynnön esittävän ja palveluvarauksia vastaanottavan osapuolen välillä on sopimus palvelujen tarjoamisesta silloin, kun tällainen kuljetus on varattavissa tai pakko varata.

Tähän perusparametriin on liityttävä seuraavat prosessit:

##### 4.2.7.1 Rautatieyhteyksien julkaisee polkupyörien käsittelyä koskevat ehdot

Rautatieyhteyksien on julkaistava matkustajien tiedoksi polkupyörien kuljetusta koskevat ehdot, mikäli rautatieyhteyksien tarjoaa kyseistä kuljetusmahdollisuutta. Nämä tiedot on julkaistava ainakin rautatieyhteyksien virallisella verkkosivustolla. Tämän verkkosivuston on oltava niiden Web-sisällön saavutettavuusohjeiden mukainen, joissa otetaan huomioon kuulo- ja/tai näkörajoitteisten henkilöiden tarpeet. Kyseisissä ehdoissa on vähintään lueteltava

- niiden junien tyyppi/numerot tai ratojen numerot (jos junan numeroa ei voida ilmoittaa), joissa polkupyöriä voidaan kuljettaa,
- ne ajankohdat, jolloin polkupyöriä saa kuljettaa,
- polkupyörien kuljetusmaksut,
- maininta siitä, voidaanko tai täytyykö junassa oleva erityinen polkupyörien säilytystila varata erikseen (sekä vaadittava ennakkoilmoitusaika, aukioloajat, sähköpostiosoite ja/tai puhelinnumero).

Nämä ehdot on julkaistava ensimmäisen kerran viimeistään kuuden kuukauden kuluessa tämän YTE:n voimaantulosta. Näihin tietoihin tehdyt muutokset on julkaistava vähintään kuusi päivää ennen muutosten voimaantuloa. Rautatieyhteyksien on lueteltava edellisestä versiosta muuttuneet kohdat. Rautatieyhteyksien on aina tällaisissa tapauksissa säilytettävä myös edellinen versio verkkosivustollaan.

4.2.7.2 Rautatieyrittäjä tai lipunmyyjä lähettää polkupyöriä koskevan saatavuustiedustelun/varauspyynnön varausjärjestelmään

Mahdollisuus varata kuljetus riippuu siitä, onko kyseisten kuljetus- ja jakeluyhtiöiden välillä asiaa koskevaa kaupallista sopimusta. Tällaisissa sopimuksissa voidaan sopia maksuista, teknisistä ja turvallisuusnormeista sekä tietyistä junia, lähtöasemia/määräasemia, tariffeja, myyntikanavia jne. koskevista rajoituksista.

Jos rautatieyrittäjä tai lipunmyyjä käyttää polkupyörien kuljettamista koskevan saatavuustiedustelun/varauspyynnön lähettämiseen tietoteknisiä viestintäkeinoja, viestinnän on täytettävä tätä prosessia koskevat määräykset.

Kyseisten osapuolten välisestä sopimuksesta riippuen pyynnön esittävän jakelujärjestelmän on lähetettävä varausjärjestelmään tiettyä polkupyöräkuljetusta koskeva saatavuustiedustelu/varauspyyntö tiettyä junaa varten.

Varauspyyntöjen pääasialliset tyypit ovat:

- saatavuutta koskeva tiedustelu
- varauspyyntö
- osittainen peruutuspyyntö
- täydellinen peruutuspyyntö.

Tämä prosessi on käytävä läpi, kun asiakas on lähettänyt rautatieyrittäjän jakelujärjestelmään asiaa koskevan pyynnön.

Velvoitteiden täyttämiseksi lähetettävän viestin tietoalkoiden ja sisällön on oltava seuraavien määräysten mukaiset:

- niiden on oltava joko teknisessä asiakirjassa B.5 (ks. liite III) esitettyjen määritelmien mukaiset, missä tapauksessa kaikkien varausjärjestelmien on kyettävä ymmärtämään viesti ja vastaamaan siihen,
- tai niiden on oltava joidenkin muuten määriteltyjen standardien mukaiset, missä tapauksessa varausjärjestelmän on kyettävä ymmärtämään viesti ja vastaamaan siihen vain siinä tapauksessa, että asiasta on nimenomainen sopimus lähetettävän jakelujärjestelmän kanssa.

4.2.7.3 Varausjärjestelmä lähettää saatavuutta/varausta koskevan vastauksen polkupyörien kuljetusta koskevaan tiedusteluun/pyyntöön

Jos rautatieyrittäjä käyttää polkupyörien kuljettamista koskevaan saatavuustiedusteluun/varauspyyntöön vastaamiseen tietoteknisiä viestintäkeinoja, sen on noudatettava tämän prosessin asiaa koskevia ohjeita.

Jos polkupyörien kuljetustilaa koskeva varauspyyntö on oikein muotoiltu edellä kuvattun prosessin mukaisesti, varausjärjestelmän on lähetettävä pyynnön esittäneelle jakelujärjestelmälle pyydettyä kuljetusta vastaava saatavuutta/varausta koskeva vastaus.

Vastausten pääasialliset tyypit ovat:

- saatavuutta koskeva vastaus
- varauspyynnön vahvistus
- osittaisen peruutuksen vahvistus
- täydellisen peruutuksen vahvistus
- kielteinen vastaus.

Tämä prosessi on käytävä läpi vastauksena saapuneeseen pyyntöön, jonka varausjärjestelmä on vastaanottanut edellä kuvatun prosessin mukaisesti.

Velvoitteiden täyttämiseksi lähetettävän viestin tietoalkioiden ja sisällön on oltava seuraavien määräysten mukaiset:

- niiden on oltava joko teknisen asiakirjan B.5 (ks. liite III) tietojen mukaiset,
- tai niiden on oltava joidenkin muuten määriteltyjen standardien mukaiset,

pyynnön lähettäneen järjestelmän käyttämän protokollan mukaan.

#### 4.2.8 Autojen kuljettamista koskevien tietojen käsittely

Tässä perusparametrissa määrätään, kuinka rautatieyrityksen on varmistettava tietojen antaminen autojen/moottoripyörien (jäljempänä 'autolla' tarkoitetaan myös moottoripyöriä) kuljettamista varten, jos rautatieyritys tarjoaa kyseistä palvelua.

Tämä perusparametri varmistaa, että autojen kuljettamista koskevat tiedot ovat matkustajien nähtävänä. Varausjärjestelmän on kyettävä käsittelemään ainakin teknisessä asiakirjassa B.5 (ks. liite III) määritellyn protokollan mukaiset viestit.

Tämän perusparametrin määräykset koskevat eri osapuolia seuraavasti: autojen kuljetusta koskevien tietojen käsittelyä koskevia määräyksiä sovelletaan autojen kuljetusmahdollisuutta tarjoavan rautatieyrityksen matkustajapalveluihin. Tämän perusparametrin elektronisia pyyntöjä/vahvistuksia koskevia määräyksiä sovelletaan, jos pyynnön esittävän ja palveluvarauksia vastaanottavan osapuolen välillä on sopimus palvelujen tarjoamisesta silloin, kun tällainen kuljetus on varattavissa tai pakko varata.

Tätä perusparametria on sovellettava seuraavasti:

##### 4.2.8.1 Rautatieyritys julkaisee autojen käsittelyä koskevat ehdot

Rautatieyrityksen on ilmoitettava matkustajalle autojen kuljetusta koskevat ehdot, mikäli rautatieyritys tarjoaa kyseistä kuljetusmahdollisuutta. Nämä tiedot on julkaistava ainakin rautatieyrityksen virallisella verkkosivustolla. Tämän verkkosivuston on oltava niiden Web-sisällön saavutettavuusohjeiden mukainen, joissa otetaan huomioon kuulo- ja/tai näkörajoitteisten henkilöiden tarpeet.

Kyseisissä ehdoissa on vähintään lueteltava

- niiden junien tyypit/numerot, joissa autoja voidaan kuljettaa,
- ne ajankohdat, jolloin autoja voidaan kuljettaa,
- autojen normaalit kuljetusmaksut (mukaan lukien matkustajien kuljetusmaksut, jos rautatieyritys tarjoaa tätä palvelua),
- autojen junaan lastauspaikka ja -aika,
- junan tarkka määränpää ja saapumisaika,
- autojen kuljetukseen liittyvät koko-, paino- ja muut rajoitukset.

Nämä tiedot on julkaistava ensimmäisen kerran viimeistään kuuden kuukauden kuluessa tämän YTE:n voimaantulosta. Näihin tietoihin tehdyt muutokset on julkaistava vähintään kuusi päivää ennen niiden voimaantuloa. Rautatieyrityksen on lueteltava muuttuneet kohdat. Rautatieyrityksen on aina tällaisissa tapauksissa säilytettävä myös edellinen versio verkkosivustollaan.

#### 4.2.8.2 Rautatieyritys tai lipunmyyjä lähettää autoja koskevan saatavuustiedustelun/ varauspyynnön varausjärjestelmään

Mahdollisuus varata kuljetus riippuu siitä, onko kyseisten kuljetus- ja jakeluyhtiöiden välillä asiaa koskevaa kaupallista sopimusta. Tällaisissa sopimuksissa voidaan sopia maksuista, teknisistä ja turvallisuusnormeista sekä tietyistä junia, lähtöasemia/määräasemia, tariffeja, myyntikanavia jne. koskevista rajoituksista.

Jos rautatieyritys tai lipunmyyjä käyttää autojen kuljettamista koskevan saatavuustiedustelun/varauspyynnön lähettämiseen tietoteknisiä viestintäkeinoja, viestinnän on täytettävä tätä prosessia koskevat määräykset.

Kyseisten osapuolten välisestä sopimuksesta riippuen pyynnön esittävän jakelujärjestelmän on lähetettävä varausjärjestelmään tiettyä autokuljetusta koskeva saatavuustiedustelu/varauspyyntö tiettyjä junaa varten.

Varauspyyntöjen pääasialliset tyypit ovat:

- saatavuustiedustelu
- varauspyyntö
- osittainen peruutuspyyntö
- täydellinen peruutuspyyntö.

Tämä prosessi on käytävä läpi, kun asiakas on lähettänyt rautatieyrityksen jakelujärjestelmään asiaa koskevan pyynnön.

Velvoitteiden täyttämiseksi lähetettävän viestin tietoalkioiden ja sisällön on oltava seuraavien määräysten mukaiset:

- niiden on oltava joko teknisessä asiakirjassa B.5 (ks. liite III) määriteltyjen alkioiden mukaiset, missä tapauksessa kaikkien varausjärjestelmien on kyettävä ymmärtämään viesti ja vastaamaan siihen,
- tai niiden on oltava joidenkin muuten määriteltyjen standardien mukaiset, missä tapauksessa varausjärjestelmän on kyettävä ymmärtämään viesti ja vastaamaan siihen vain siinä tapauksessa, että asiasta on nimenomainen sopimus pyynnön esittäneen jakelujärjestelmän kanssa.

#### 4.2.8.3 Varausjärjestelmä lähettää saatavuutta/varausta koskevan vastauksen autojen kuljetusta koskevaan tiedusteluun/pyyntöön

Jos rautatieyritys käyttää autojen kuljettamista koskevaan saatavuustiedusteluun/varauspyyntöön vastaamiseen tietoteknisiä viestintäkeinoja, sen on noudatettava tämän prosessin asiaa koskevia ohjeita.

Jos autojen kuljetusta koskeva varauspyyntö on oikein muotoiltu edellä kuvatun prosessin mukaisesti, varausjärjestelmän on lähetettävä pyynnön esittäneelle jakelujärjestelmälle pyydettyä kuljetusta vastaava saatavuutta/varausta koskeva vastaus.

Vastausten pääasialliset tyypit ovat:

- saatavuutta koskeva vastaus
- varauspyynnön vahvistus
- osittaisen peruutuksen vahvistus
- täydellisen peruutuksen vahvistus
- kielteinen vastaus.

Tämä prosessi on käytävä läpi vastauksena saapuneeseen pyyntöön, jonka varausjärjestelmä on vastaanottanut edellä kuvatun prosessin mukaisesti.



Velvoitteiden täyttämiseksi lähetettävän viestin tietoalkioiden ja sisällön on oltava seuraavien määräysten mukaiset:

— niiden on oltava joko teknisessä asiakirjassa B.5 (ks. liite III) määriteltyjen alkioden mukaiset,

— tai niiden on oltava joidenkin muuten määriteltyjen standardien mukaiset,

pyynnön lähettäneen järjestelmän käyttämän protokollan mukaan.

#### 4.2.9 Saatavuustiedon/varauksen käsittely

Tässä perusparametrissa määrätään, kuinka rautatieyritysten on käsiteltävä matkustajien paikkavarauksia. Kaikkia erityyppisiä paikkoja (kuten istumapaikkoja, lepotuolipaikkoja, makuuvaunupaikkoja, erityisryhmille varattuja paikkoja, pyörätuolipaikkoja, yleisiä makuuosastoja (ks. liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeita koskevan YTE:n 4.2.4 kohta)) kutsutaan jäljempänä paikoiksi, ellei tarkempi määrittely ole tarpeen. Polkupyörien ja autojen kuljetusta sekä liikuntarajoitteisten henkilöiden avustamista koskevat varaukset kuvataan erillisissä perusparametreissa eri kohdissa.

Paikkavaraukset voivat yksinkertaisesti koskea paikkojen varaamista kuljetussopimuksen lisäksi, tai ne voivat olla osa yhdistelmätahtumaa, joka sisältää sekä paikan että kuljetussopimuksen.

Tämä perusparametri varmistaa, että lippuja kirjoittavat ja varauksia vastaanottavat rautatieyritykset vaihtavat asianmukaisia saatavuutta ja varauksia koskevia tietoja. Varausjärjestelmän on kyettävä käsittelemään ainakin teknisessä asiakirjassa B.5 (ks. liite III) määritellyn protokollan mukaiset viestit.

Tämän perusparametrin määräyksiä sovelletaan, jos pyynnön esittävän ja palveluvarauksia vastaanottavan osapuolen välillä on sopimus palvelujen tarjoamisesta silloin, kun tällainen palvelu on varattavissa tai tarvittaessa pakko varata.

Tähän perusparametriin on liityttävä seuraavat prosessit:

##### 4.2.9.1 Rautatieyritys tai lipunmyyjä lähettää saatavuustiedustelun/varauspyynnön varausjärjestelmään

Varausmahdollisuus riippuu siitä, onko kyseisen kuljetus- ja jakeluyhtiön välillä asiaa koskevaa kaupallista sopimusta. Tällaisissa sopimuksissa voidaan sopia maksuista, teknisistä ja turvallisuusnormeista sekä tietyistä junia, lähtöasemia/määräasemia, tariffeja, myyntikanavia jne. koskevista rajoituksista.

Kyseisten osapuolten välisestä sopimuksesta riippuen pyynnön esittävän jakelujärjestelmän on lähetettävä varausjärjestelmään saatavuustiedustelu/varauspyyntö tiettyjä juna- ja määrättyä tarvittavan paikan tyyppiä.

Varauspyyntöjen pääasialliset tyypit ovat:

— saatavuutta koskeva tiedustelu

— varauspyyntö

— osittainen peruutuspyyntö

— täydellinen peruutuspyyntö.

Tämä prosessi on käytävä läpi, kun asiakas on lähettänyt rautatieyrityksen jakelujärjestelmään asiaa koskevan pyynnön.

Velvoitteiden täyttämiseksi lähetettävän viestin tietoalkioiden ja sisällön on oltava seuraavien määräysten mukaiset:

- niiden on oltava joko teknisessä asiakirjassa B.5 (ks. liite III) määriteltyjen alkioden mukaiset, missä tapauksessa kaikkien varausjärjestelmien on kyettävä ymmärtämään viesti ja vastaamaan siihen,
- tai niiden on oltava joidenkin muuten määriteltyjen standardien mukaiset, missä tapauksessa varausjärjestelmän on kyettävä ymmärtämään viesti ja vastaamaan siihen vain siinä tapauksessa, että asiasta on nimenomainen sopimus pyynnön esittäneen jakelujärjestelmän kanssa.

#### 4.2.9.2 Varausjärjestelmä lähettää saatavuutta/varausta koskevan vastauksen

Jos paikkoja koskeva varauspyyntö on oikein muotoiltu edellä kuvatun prosessin mukaisesti, varausjärjestelmän on lähetettävä pyynnön esittäneelle jakelujärjestelmälle pyydettyä juna-a vastaava saatavuutta/varausta koskeva vastaus.

Vastausten pääasialliset tyypit ovat:

- saatavuutta koskeva vastaus
- varauspyynnön vahvistus
- osittaisen peruutuksen vahvistus
- täydellisen peruutuksen vahvistus
- ehdotus vaihtoehtoiksi
- kielteinen vastaus.

Tämä prosessi on käytävä läpi vastauksena saapuneeseen pyyntöön, jonka varausjärjestelmä on vastaanottanut edellä kuvatun prosessin mukaisesti.

Velvoitteiden täyttämiseksi lähetettävän viestin tietoalkioiden ja sisällön on oltava seuraavien määräysten mukaiset:

- niiden on oltava joko teknisessä asiakirjassa B.5 (ks. liite III) määriteltyjen alkioden mukaiset,
- tai niiden on oltava joidenkin muuten määriteltyjen standardien mukaiset,

pyynnön lähettäneen järjestelmän käyttämän protokollan mukaan.

#### 4.2.10 Tuotteiden jakeluun liittyvien turvaelementtien käsittely

Tässä perusparametrissa määrätään, kuinka varauksia vastaanottavan rautatieyhtiön on luotava turvaelementit tuotteidensa jakelua varten.

Tämän perusparametrin on varmistettava, että rautatieyhtiöt ja matkustajat saavat oikeaan aikaan varauksia vastaanottavalta rautatieyhtiöltä erityyppisiä lippuja varten tarvittavat turvatiedot ja viitteet.

Tähän perusparametriin on liityttävä seuraavat prosessit:

##### 4.2.10.1 Varausjärjestelmä luo turvaelementin sähköistä jakelua varten

Jos rautatieyhtiö kirjoittaa CIV-säännösten mukaisen lipun tai tekee vastaavan varauksen, junalippuja kirjoittavan toimiston/välittäjän henkilöstön tai rautatieyhtiön jakelujärjestelmän on luotava lippuun/varaukseen liittyvät turvatiedot.

Tämä prosessi on käytävä läpi heti, kun varauksen tilatieto ja myyntitapahtuman tiedot on onnistuneesti lähetetty sovitun rautatieyhtiön jakelujärjestelmään.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava seuraavan normin mukaisia:

- kehitteillä oleva tuotteiden jakeluun tarkoitettujen turvaelementtien käsittelyä koskeva standardi. Tämä on siksi yksi liitteessä II luetelluista avoimista kohdista.

#### 4.2.10.2 Varausjärjestelmä luo rautatieyrittäjälle asiakirjaviitteen sähköistä jakelua varten

Jos rautatieyrittäjä kirjoittaa CIV-säännösten mukaisen lipun tai tekee vastaavan varauksen, junalippuja kirjoittavan toimiston/välittäjän henkilöstön tai rautatieyrittäjän jakelujärjestelmän on luotava asiakirjaviite lipun/varauksen hakemiseksi ja syötettävä kaikki lippua koskevat tiedot omaan jakelujärjestelmäänsä.

Tämä prosessi on käytävä läpi heti, kun varauksen tilatieto ja myyntitapahtuman tiedot on onnistuneesti lähetetty sovittujen rautatieyrittäjien jakelujärjestelmään.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava seuraavan normin mukaisia:

- kehitteillä oleva tuotteiden jakeluun tarkoitettujen turvaelementtien käsittelyä koskeva standardi. Tämä on siksi yksi liitteessä II luetelluista avoimista kohdista.

#### 4.2.10.3 Varausjärjestelmä luo matkustajalle asiakirjaviitteen sähköistä jakelua varten.

Jos rautatieyrittäjä kirjoittaa CIV-säännösten mukaisen lipun tai tekee vastaavan varauksen, junalippuja kirjoittavan toimiston/välittäjän henkilöstön tai rautatieyrittäjän jakelujärjestelmän on luotava asiakirjaviite ja liitettävä se lippuun/varaukseen.

Tämä prosessi on käytävä läpi heti, kun varauksen tilatieto ja myyntitapahtuman tiedot on onnistuneesti lähetetty sovittujen rautatieyrittäjien jakelujärjestelmään.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava seuraavan normin mukaisia:

- kehitteillä oleva tuotteiden jakeluun tarkoitettujen turvaelementtien käsittelyä koskeva standardi. Tämä on siksi yksi liitteessä II luetelluista avoimista kohdista.

#### 4.2.11 Ostetun tuotteen toimitus asiakkaalle (tilauksen täyttäminen)

Tässä perusparametrissa määrätään kaikki mahdolliset suorat ja välilliset tilauksen täyttämistavat, jotka liittyvät lippuun ja/tai varaukseen sekä käytettyyn välineeseen (esim. paperiin).

Tämä perusparametri varmistaa, että lipun kirjoittaja tai myyjä kirjoittaa liput rautatieyrittäjien välisen yhteentoimivuuden varmistavien normien mukaisesti. Kansainvälisesti ja ulkomailla myytävien lippujen kirjoittamista varten rautatieyrittäjien on käytettävä ainakin yhtä niistä tilauksen täyttämistavoista, jotka on esitetty 4.2.11.1 kohdassa "Tilauksen täyttäminen suoraan – kansainvälisesti ja ulkomailla myytävät liput" ja 4.2.11.2 kohdassa "Tilauksen täyttäminen välillisesti – kansainvälisesti ja ulkomailla myytävät liput".

Tämän perusparametrin määräykset koskevat ainakin kansainvälisesti ja ulkomailla myytävien lippujen tariffeja.

##### 4.2.11.1 Tilauksen täyttäminen suoraan – kansainvälisesti ja ulkomailla myytävät liput

Tämä prosessi on vaihtoehto prosessille, joka esitetään 4.2.11.2 kohdassa "Tilauksen täyttäminen välillisesti – kansainvälisesti ja ulkomailla myytävät liput".

Rautatieyrittäjien on vähintään hyväksyttävä teknisessä asiakirjassa B.6 (ks. liite III) esitetyn määritelmän mukaiset liput, lukuun ottamatta tapauksia, joissa lippu ei kelpaa aiotulle matkalle, rautatieyrittäjällä on perusteltu syy epäillä petosta tai joissa lippua ei käytetä 4.2.2 kohdassa mainittujen kuljetusehtojen mukaisesti.

Tärkeimmät kirjoitettavien lippujen tyypit on määritelty liitteessä III olevassa teknisessä asiakirjassa B.6:

- lippu ja varaus
- pelkkä lippu
- pelkkä varaus
- lisäpalvelut
- luokan nosto
- matkasuunnitelman muutos
- tarkistuskortti
- kansallisiin junakortteihin liittyvät erikoishinnat
- ryhmälippu
- erilaiset kansainväliset näyttöliput
- mukana kuljetettavan ajoneuvon lippu
- korvauksena annettu matkakupongi.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava seuraavan teknisen asiakirjan mukaisia:

- B.6 (ks. liite III).

#### 4.2.11.2 Tilauksen täyttäminen välillisesti – kansainvälisesti ja ulkomailla myytävät liput

Tämä prosessi on vaihtoehto prosessille, joka esitetään 4.2.11.1 kohdassa "Tilauksen täyttäminen suoraan – kansainvälisesti ja ulkomailla myytävät liput".

Jos rautatieyritys myy lippuja käyttäen jotain seuraavista tilauksen välillisen täyttämisen tavoista, sen on noudatettava seuraavia normeja:

- CIV-säännösten mukainen sähköinen toimitus (lähtiessä noudettava lippu),
- CIV-säännösten mukainen matkaan oikeuttava tunnus,
- CIV-säännösten mukainen sähköpostitse toimitettu, matkustajan itse A4-koossa tulostama lippu.

Edellä lueteltujen lippujen pääasialliset tyypit ovat:

- avoin lippu (pelkkä matka),
- avoin lippu + varaus (matka ja varaus),
- avoin lippu + lisäpalvelu (matka ja lisäpalvelu),
- avoin lippu + varaus + lisäpalvelu (matka, varaus ja lisäpalvelu),
- paikkamaksun sisältävä lippu (matka ja varaus).

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava seuraavien teknisten asiakirjojen mukaisia:

— B.6 (ks. liite III),

— B.7 (ks. liite III),

— "Lähtiessä noudettavaa lippua" ja "matkaan oikeuttavaa tunnusta" koskevat eurooppalaiset normit ovat kehitteillä. Tämä on siksi yksi liitteessä II luetelluista avoimista kohdista.

#### 4.2.11.3 Tilauksen täyttäminen suoraan – kotimaan myynti

Tämä on avoin kohta (ks. liite II).

#### 4.2.11.4 Tilauksen täyttäminen välillisesti – kotimaan myynti

Tämä on avoin kohta (ks. liite II).

#### 4.2.12 Asemalla tapahtuva tiedottaminen

Tässä perusparametrissa määrätään, kuinka asemapäällikön on tiedotettava asiakkaille junien kulusta asemalla.

Määräyksiä sovelletaan vain, jos kuulutus- ja/tai näyttöjärjestelmää on uudistettu, parannettu merkittävästi tai jos se on uusittu kokonaan.

Tämän perusparametrin määräykset koskevat ainakin asemia, joilla kansainvälisen liikenteen junat pysähtyvät.

Tähän perusparametriin on liityttävä seuraavat prosessit:

##### 4.2.12.1 Asemapäällikkö tiedottaa asemalla oleville asiakkaille

Asemapäälliköiden on ilmoitettava asemalla oleville asiakkaille seuraavat tiedot lähtevistä junista:

— junan tyyppi ja/tai numero

— määräasema(t)

— ja tarvittaessa väliasema(t)

— laiturit tai rata

— aikataulun mukainen lähtöaika.

Jos näistä lähteviä junia koskevista tiedoista poiketaan, asemapäälliköiden on ilmoitettava ainakin seuraavat junaa koskevat tiedot:

— junan tyyppi ja/tai numero

— määräasema(t)

— aikataulun mukainen lähtöaika

— poikkeama suunnitelmasta.

Pääteasemalle saapuvien junien osalta asemapäälliköiden on ilmoitettava vähintään seuraavat tiedot:

- lähtöasema(t)
- saapumisaika pääteasemalle
- junan tyyppi ja/tai numero
- laiturit tai rata, jolle juna saapuu.

Pääteasemalle saapuvia junia koskevien poikkeusten tapauksessa asemapäälliköiden on ilmoitettava vähintään seuraavat tiedot:

- junan tyyppi ja/tai numero
- lähtöasema(t)
- aikataulun mukainen saapumisaika
- poikkeama suunnitelmasta.

Poikkeamat suunnitelmasta sisältävät seuraavat tapaukset:

- olennaiset viivästymiset
- laiturin tai radan vaihtuminen
- junan peruutus osittain tai kokonaan
- junan reittimuutos.

Asemapäällikkö päättää rautatieyritysten ja/tai infrastruktuurin haltijoiden kanssa tehtyjen sopimusten mukaisesti seuraavista asioista:

- tiedotusjärjestelmän tyyppi (näyttö ja/tai kuulutus)
- tiedotuksen ajankohta
- tiedotusjärjestelmän asennuspaikka asemalla.

Rautatieyritysten ja/tai infrastruktuurin haltijoiden on sopimusjärjestelyn mukaisesti ilmoitettava asemapäällikölle ajoissa kaikista poikkeamista.

#### 4.2.13 Kalustoyksikössä tapahtuvan tiedottamisen hoitaminen

Tässä perusparametrissa määrätään, kuinka rautatieyrityksen on tiedotettava junien kulusta kalustoyksikössä.

Määräyksiä sovelletaan uuteen tai uudistettuun taikka ajantasaistettuun liikkuvaan kalustoon, jos tiedotusjärjestelmää (kuulutus- ja/tai näyttöjärjestelmää) on uudistettu tai se on kokonaan uusi.

Tämän perusparametrin määräykset koskevat vähintään kaikkia kansainvälisessä liikenteessä olevia junia.

Tähän perusparametriin on liityttävä seuraavat prosessit:

#### 4.2.13.1 Rautatieyritys tiedottaa junassa oleville matkustajille

Rautatieyrittäjän on tiedotettava junassa oleville matkustajille seuraavat asiat:

— lähtöasemilla ja tärkeimmillä väliasemilla:

— junan tyyppi ja/tai numero

— määräasema(t)

— tarvittaessa väliasema(t)

— olennaiset viivästymiset

— viivästymisen syyt, jos ne ovat tiedossa.

Ennen saapumista kullekin väliasemalle:

— seuraava asema (aseman nimi).

Ennen saapumista tärkeälle väliasemalle tai pääteasemalle:

— seuraava asema (aseman nimi).

— suunniteltu saapumisaika

— arvioitu saapumisaika ja/tai muut viivästymistä koskevat tiedot

— seuraava asema, jolta on vaihtoyhteyksiä (rautatieyrittäjän harkinnan mukaan).

Rautatieyritys päättää seuraavista asioista:

— tiedotusjärjestelmän tyyppi (näyttö ja/tai kuulutus)

— tiedotuksen ajankohta

— tiedotuslaitteiden asennuspaikka junassa.

#### 4.2.14 Junan valmistelu

Tässä perusparametrissa määrätään, miten rautatieyrittäjän on ilmoitettava infrastruktuurin haltijalle, että juna on valmis siirtymään rataverkkoon, kun käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevan YTE:n 4.2.3.3 kohdassa määritellyt junan lähtöön liittyvät tehtävät on hoidettu tai kun junan numero on vaihtunut.

Tämän perusparametrin määräykset koskevat rautatieyrittäjän kaikkia junia.

Tähän perusparametriin on liityttävä seuraavat prosessit:

##### 4.2.14.1 Kaikkien junien osalta annettava "Juna valmiina" -viesti

Rautatieyrittäjän on lähetettävä infrastruktuurin haltijalle "Juna valmiina" -viesti aina, kun juna on valmis siirtymään rataverkkoon ensimmäiseen kerran, ellei infrastruktuurin haltija kansallisten sääntöjen nojalla hyväksy aikataulua "Juna valmiina" -viestiksi. Viimeksi mainitussa tapauksessa rautatieyrittäjän on ilmoitettava infrastruktuurin haltijalle ja tarvittaessa asemapäällikölle, jos juna ei ole valmiina mahdollisimman pian.

Viestien on sisällettävä vähintään seuraavat tiedot:

— junan ja/tai reitin numero

— tieto siitä, että juna on valmis, mikä osoittaa, että juna on valmisteltu ja valmis kulkemaan.

Muita asioita, kuten:

— reitin lähtöpiste sekä aika, jolle reittiä pyydettiin

— reitin päätepiste sekä ehdotetun junan saapumisaika

voidaan lähettää samassa viestissä.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava vähintään seuraavassa teknisessä asiakirjassa esitetyn "Juna valmiina" -viestin mukaisia:

— B.30 (ks. liite III).

Lisäksi samaan tarkoitukseen voidaan käyttää muita olemassa olevia standardeja, jos kyseiset osapuolet ovat nimenomaan sopineet niiden käytöstä.

#### 4.2.15 *Junan kulkua koskevat tiedot ja ennusteet*

Tässä perusparametrissa määrätään junan kulkua koskevista tiedoista ja ennusteista. Siinä on määrättävä, kuinka infrastruktuurin haltijan ja rautatieyhtiön sekä rautatieyhtiön ja asemapäällikön välistä vuoropuhelua on ylläpidettävä junan kulkua koskevien tietojen ja ennusteiden vaihtamiseksi.

Tämä perusparametri määrää, kuinka infrastruktuurin haltijan on oikeaan aikaan lähetettävä rautatieyhtiölle sekä seuraavan junan kulkuun liittyvän infrastruktuurin haltijalle junan kulkua koskevia tietoja.

Junan kulkua koskevien tietojen avulla voidaan selvittää yksityiskohtaisesti junan tilanne sovitussa ilmoittautumispisteissä.

Junan kulkua koskevien ennusteiden avulla voidaan arvioida junan saapumisaika sovituihin ennustepisteisiin. Infrastruktuurin haltijan on lähetettävä tämä viesti rautatieyhtiölle sekä seuraavan junan kulkuun liittyvän infrastruktuurin haltijalle. Rautatieyhtiöiden ja/tai infrastruktuurin haltijoiden on sopimusjärjestelyn mukaisesti annettava asemapäällikölle ajoissa junan kulkua koskeva ennuste.

Junan kulun aikaiset ilmoittautumispisteet määritellään reittisopimuksessa.

Tässä perusparametrissa kuvataan viestin sisältö muttei junan kulkua koskevan ennusteen laatimisprosessia.

Tämän perusparametrin määräykset koskevat rautatieyhtiön kaikkia junia.

Tähän perusparametriin on liitettävä seuraavat prosessit:



#### 4.2.15.1 Kaikkien junien kulkua koskevat tiedot

Infrastruktuurin haltijan on lähetettävä rautatieyrittäjälle "junan kulkua koskevat tiedot" sisältävä viesti. Tämä prosessi on käytävä läpi heti, kun juna saapuu sovitulle ilmoittautumispisteelle, josta junan kulkua koskevia tietoja saadaan. Sovittuja ilmoittautumispisteitä voivat muun muassa olla luovutuspisteet, asemat tai junan pääteasemat.

Viestin on sisällettävä vähintään seuraavat tiedot:

- junan ja/tai reitin numero (junan tunnistus)
- aikataulun mukainen ja todellinen saapumisaika ilmoittautumispisteelle
- ilmoittautumispisteen tunnistetiedot
- junan tilanne ilmoittautumispisteessä (saapuu, lähtee, ohittaa, lähtee lähtöasemalta, saapuu pääteasemalle).

Muita asioita, kuten:

- poikkeama aikataulusta (minuutteina),
- viivästymisen syy, jos se on tiedossa,

voidaan lähettää samassa viestissä.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava vähintään seuraavassa teknisessä asiakirjassa esitetyn "TrainRunningInformationMessage"-viestin mukaisia:

- B.30 (ks. liite III).

Lisäksi samaan tarkoitukseen voidaan käyttää muita olemassa olevia standardeja, jos osapuolet ovat sopineet niiden käytöstä.

#### 4.2.15.2 Kaikkien junien kulkua koskevat ennusteet

Infrastruktuurin haltijan on lähetettävä rautatieyrittäjälle "junan kulkua koskevan ennusteen" sisältävä viesti.

Tämä prosessi on käytävä läpi heti, kun juna saapuu sovitulle ilmoittautumispisteelle, josta junan kulkua koskeva ennuste lähetetään. Sovittuja ennustepisteitä voivat muun muassa olla luovutuspisteet tai asemat. Junan kulkua koskeva ennuste voidaan lähettää myös ennen junan lähtöä. Rautatieyrittäjän ja infrastruktuurin haltijan on keskenään sovittava, miten suuri lisäviivästys kahden ilmoittautumispisteen välillä antaa aiheutta ensimmäisen tai uuden ennusteen lähettämiseen. Jos viivästymisaika ei ole tiedossa, infrastruktuurin haltijan on lähetettävä "liikennehäiriötä koskeva viesti" (tietoja liikennehäiriöistä on 4.2.16 kohdassa).

Junan kulkuennusteen sisältävässä viestissä on oltava ennustettu saapumisaika sovituille ennustepisteille.

Rautatieyrittäjien ja/tai infrastruktuurin haltijoiden on sopimusjärjestelyn mukaisesti annettava asemapäällikölle ajoissa junan kulkua koskeva ennuste.

Infrastruktuurin haltijan on lähetettävä tämä viesti seuraavan junan kulkuun liittyvän infrastruktuurin haltijalle.

Viestin on sisällettävä vähintään seuraavat tiedot:

- junan ja/tai reitin numero (junan tunnistus)
- jokaisen sovitun ennustepisteen kohdalla:
  - aikataulun mukainen ja ennustettu aika
  - sovitun ennustepisteen tunnistetiedot
  - junan tilanne sovitussa ennustepisteessä (saapuu, lähtee, ohittaa, saapuu pääteasemalle).

Muita asioita, kuten

— arvioitu poikkeama aikataulusta (minuutteina),

— viivästymisen syy, jos se on tiedossa,

voidaan lähettää samassa viestissä.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava vähintään seuraavassa teknisessä asiakirjassa esitetyn "TrainRunningForecastMessage"-viestin mukaisia:

— B.30 (ks. liite III).

Lisäksi samaan tarkoitukseen voidaan käyttää muita olemassa olevia standardeja, jos osapuolet ovat allekirjoittaneet sopimuksen niiden käytöstä.

#### 4.2.16 Liikennehäiriöitä koskevat tiedot

Tässä perusparametrissa määrätään, kuinka liikennehäiriöitä koskevia tietoja käsitellään rautatieyrityksen ja infrastruktuurin haltijan välillä.

Tämän perusparametrin määräykset koskevat rautatieyrityksen kaikkia junia.

Matkustajien tekemien valitusten käsittelyä varten liikennehäiriöitä koskevien tietojen on oltava rautatieyritysten, lipunmyyjien ja/tai valtuutettujen julkisten elinten käytettävissä vähintään kahdentoista kuukauden ajan kyseisten tietojen voimassaolon päättymisestä.

Tähän perusparametriin on liityttävä seuraavat prosessit:

##### 4.2.16.1 Yleiset huomautukset

Rautatieyrityksen on ilmoitettava infrastruktuurin haltijalle junien käyttötila, sellaisena kuin se on määritelty käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevan YTE:n 4.2.3.3.2 kohdassa.

Jos junan kulku keskeytyy, infrastruktuurin haltijan on lähetettävä seuraavassa määritelty "junan kulku keskeytynyt" -viesti.

##### 4.2.16.2 Kaikkien junien osalta annettava "junan kulku keskeytynyt" -viesti

Jos junan kulku keskeytyy, infrastruktuurin haltija lähettää tämän viestin seuraavan junan kulkuun liittyvän infrastruktuurin haltijalle sekä rautatieyritykselle/rautatieyrityksille.

Jos viivästymisaika on tiedossa, infrastruktuurin haltijan on lähetettävä junan kulkua koskeva ennuste (tietoja junien kulkua koskevista ennusteista on 4.2.15.2 kohdassa).

Tämän viestin tärkeimmät tietoalkiot ovat seuraavat:

— reitin ja/tai junan numero (junan tunniste)

— sijainnin tunnistetiedot seuraavan sijaintien viitetiedostossa olevan paikan perusteella

— liikennehäiriön alkamisaika

— aikataulun mukainen lähtöaika tästä paikasta (päivämäärä ja kellonaika)

— liikennehäiriön syyn koodi ja/tai kuvaus.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava vähintään seuraavassa teknisessä asiakirjassa esitetyn "TrainRunningInterruptionMessage"-viestin mukaisia:

— B.30 (ks. liite III).

Lisäksi samaan tarkoitukseen voidaan käyttää muita olemassa olevia standardeja, jos osapuolet ovat tehneet nimenomaisen sopimuksen niiden käytöstä.

#### 4.2.17 Junien lyhyen aikavälin aikataulutietojen käsittely

Tässä perusparametrissa määrätään, kuinka lyhyellä varoitusajalla tehtyjä reittipyynnöjä käsitellään reittiä pyytävän osapuolen ja infrastruktuurin haltijan välillä. Nämä vaatimukset koskevat kaikkia lyhyellä varoitusajalla tehtyjä reittipyynnöjä.

Tämä perusparametri ei sisällä kuitenkaan liikenteenhallinta-asioita. Lyhyellä varoitusajalla pyydettyjen reittien ja liikenteen hallinnan tekemien reittimuutosten ajallisesta rajanvedosta sovitaan paikallisesti. Lyhyellä varoitusajalla pyydettyä reittiä on voitava pyytää lyhyellä varoitusajalla esiin tulleita kuljetustarpeita varten (esim. erityisjunia tai lisäjunia varten). Tätä varten lyhyellä varoitusajalla reittiä pyytävän osapuolen on annettava infrastruktuurin haltijalle kaikki tarvittavat tiedot, joista käy ilmi, milloin ja missä junan on tarkoitus kulkea, sekä siihen liittyvät tiedot.

Vähimmäisaikaa ei ole määritelty Euroopan unionin tasolla. Verkkoselostuksessa saatetaan määritellä vähimmäisaikoja.

Jokainen infrastruktuurin haltija vastaa rataverkollaan olevan reitin sopivuudesta, ja rautatieyrityksen velvollisuus on tarkastaa, että junan ominaisuudet vastaavat sille annetun reitin tietoja.

Erilaiset kyseeseen tulevat tapaukset on esitetty seuraavassa:

- Tapaus A: reittiä pyytävä osapuoli ottaa yhteyttä kaikkiin asiaan liittyviin infrastruktuurin haltijoihin suoraan (vaihtoehto A) tai yhden yhteyspalvelupisteen kautta (vaihtoehto B) järjestääkseen reitit koko matkaa varten. Tällöin reittiä pyytävän osapuolen on myös huolehdittava junan toiminnasta koko matkan ajan.
- Tapaus B: Jokainen kuljetukseen osallistuva reittiä pyytävä osapuoli ottaa yhteyttä paikallisiin infrastruktuurin haltijoihin suoraan tai yhden yhteyspalvelupisteen kautta pyytääkseen reittiä sille matkan osalle, jolla se hoitaa junan kulkua.

Molemmissa tapauksissa lyhyellä varoitusajalla pyydettyä reittiä pyytämiseen liittyvä myöntämismenettely muodostuu reittiä pyytävän osapuolen ja infrastruktuurin haltijan välisestä vuoropuhelusta, joka sisältää seuraavat viestit:

- reittipyynnön sisältävä viesti
- reitin tiedot sisältävä viesti
- viesti siitä, että reitti ei ole käytettävissä
- reitin vahvistuksesta kertova viesti
- reitin tiedot hylkäävä viesti
- reitin peruutuksesta kertova viesti
- viesti siitä, että varattu reitti ei enää ole käytettävissä
- vastaanoton vahvistusviesti.

Kun junalle on jo pyydetty ja annettu reitti, pyyntöä ei tarvitse esittää uudelleen, paitsi jos viivästymiset ylittävät rautatieyrityksen ja infrastruktuurin haltijan kesken sovitun aikarajan tai jos junan kokoonpano on muuttunut niin, ettei nykyistä reittiä voida käyttää.

Tämän perusparametrin määräykset koskevat kaikkien rautatieyrityksen junien reittien käsittelyä, mutta vain siinä tapauksessa, että osapuolet käyttävät lyhyellä varoitusajalla tehtäviin reittipyynnöihin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY<sup>(1)</sup> liitteessä II tarkoitettuja telemaattisia sovelluksia.

<sup>(1)</sup> EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29.

Siinä tapauksessa tähän perusparametriin on liitettävä seuraavat prosessit:

#### 4.2.17.1 Reittipyynnön sisältävä viesti

Reittiä pyytävä osapuoli lähettää infrastruktuurin haltijalle tämän viestin, jonka pääasiallinen sisältö on seuraava:

- reittiä pyytävän osapuolen nimi
- reitin lähtöpiste
- lähtöaika reitin lähtöpisteestä aika, jolle reittiä pyydetään
- reitin päätepiste junan määränpää pyydetyllä reitillä
- saapumisaika reitin päätepisteeseen: ehdotetun junan saapumisaika määränpäähänsä
- pyydetyn matkan osuus
- pysähdykset tai muut määrätyt kohdat ehdotetulla reitillä sekä saapumisajat niille ja lähtöajat niiltä. Jos tätä kenttää ei täytetä, se tarkoittaa, ettei juna pysähdy näissä pisteissä
- junan sovitut ja välttämättömät laitteet / tiedot matkan osuutta varten
- junan suurin sallittu nopeus
- suurin sallittu nopeus määrättyjen junan valvontajärjestelmien alaisuudessa (kansalliset ja kansainväliset järjestelmät, kuten LZB, ETCS)
- jokaisen vetoyksikön osalta: vetoluokka, tekninen tyyppi
- työntöapuyksikkö (vetoluokka, tekninen tyyppi)
- junan keulassa oleva vetoyksikkö
- kokonaispituus
- kokonaispaino
- suurin sallittu akselipaino
- bruttopaino metriä kohden
- jarrutusteho (joka edustaa tehollista jarrutusvoimaa jarrujen tasolla)
- jarrujen tyyppi (tässä kohdassa ilmoitetaan sähkömagneettisten jarrujen käytöstä)
- junalle määritellyt valvontajärjestelmät (kansalliset ja kansainväliset)
- hätäjarrujen ohitus
- radiojärjestelmä (esim. GSM-R),
- erityisrahti
- kuormaulottuma
- mahdolliset muut standardimitoista poikkeavat tekniset vaatimukset (kuten poikkeava kuormaulottuma)
- junaluokka
- mahdolliset muut reittipyynnön käsittelyä varten paikallisesti tai kansallisesti tarvittavat tiedot
- tietyssä pisteessä reitin varrella tapahtuvien toimintojen määritelmät

- junan kulusta matkan kyseisellä osuudella vastaavan rautatieyhtiön tunnus
- junan kulusta matkan kyseisellä osuudella vastaavan infrastruktuurin haltijan tunnus
- tarvittaessa junan kulusta matkan seuraavalla osuudella vastaavan rautatieyhtiön ja infrastruktuurin haltijan tunnukset

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava vähintään seuraavassa teknisessä asiakirjassa esitetyn "PathRequestMessage"-viestin mukaisia:

- B.30 (ks. liite III).

Lisäksi samaan tarkoitukseen voidaan käyttää muita olemassa olevia standardeja, jos osapuolet ovat sopineet niiden käytöstä.

#### 4.2.17.2 Reitin tiedot sisältävä viesti

Infrastruktuurin haltija lähettää reittiä pyytäneelle osapuolelle vastausviestin, joka sisältää seuraavat asiat:

- reittiä pyytävän osapuolen nimi
- reitin lähtöpiste
- lähtöaika reitin lähtöpisteestä aika, jolle reittiä pyydetään
- reitin päätepiste junan määränpää pyydetyllä reitillä
- saapumisaika reitin päätepiesteeseen: ehdotetun junan saapumisaika määränpäähän
- pyydetyn matkan osuus
- pysähdykset tai muut määrätyt kohdat ehdotetulla reitillä sekä saapumisaikat niille ja lähtöajat niiltä. Jos tätä kenttää ei täytetä, se tarkoittaa, ettei juna pysähdy näissä pisteissä
- junan sovitut ja välttämättömät laitteet / tiedot matkan osuutta varten
- junan suurin sallittu nopeus
- suurin sallittu nopeus määrättyjen junan valvontajärjestelmien alaisuudessa (kansalliset ja kansainväliset järjestelmät, kuten LZB, ETCS)
- jokaisen vetoyksikön osalta: vetoluokka, tekninen tyyppi
- työntöapuyksikkö (vetoluokka, tekninen tyyppi)
- junan keulassa oleva vetoyksikkö
- kokonaispituus
- kokonaispaino
- suurin sallittu akselipaino
- bruttopaino metriä kohden
- jarrutusteho (joka edustaa tehollista jarrutusvoimaa jarrujen tasolla)

- jarrujen tyyppi (tässä kohdassa ilmoitetaan sähkömagneettisten jarrujen käytöstä)
- junalle määritellyt valvontajärjestelmät (kansalliset ja kansainväliset)
- hätäjarrujen ohitus
- radiojärjestelmä (esim. GSM-R),
- erityisrahti
- kuormaulottuma
- mahdolliset muut tavanomaisista poikkeavat tekniset vaatimukset (kuten poikkeava kuormaulottuma)
- junaluokka
- mahdolliset muut reittipyynnön käsittelyä varten paikallisesti tai kansallisesti tarvittavat tiedot
- tietyssä pisteessä reitin varrella tapahtuvien toimintojen määritelmät
- junan kulusta matkan kyseisellä osuudella vastaavan rautatieyhtiön tunnus
- junan kulusta matkan kyseisellä osuudella vastaavan infrastruktuurin haltijan tunnus
- junan kulusta matkan seuraavalla osuudella vastaavan rautatieyhtiön ja infrastruktuurin haltijan tunnukset, jos tarpeen

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava vähintään seuraavassa teknisessä asiakirjassa esitetyn "PathDetailsMessage"-viestin mukaisia:

- B.30 (ks. liite III).

Lisäksi samaan tarkoitukseen voidaan käyttää muita olemassa olevia standardeja, jos osapuolet ovat sopineet niiden käytöstä.

#### 4.2.17.3 Viesti siitä, että reitti ei ole käytettävissä

Jos reitti ei ole käytettävissä, infrastruktuurin haltija lähettää reittiä pyytäneelle osapuolelle seuraavan vastausviestin:

- reitin lähtöpiste
- reitin päätepiste
- lähtöaika reitin lähtöpisteestä aika, jolle reittiä pyydetään
- ilmoitus siitä, ettei reitti ole käytettävissä
- syy siihen, ettei reitti ole käytettävissä.

Infrastruktuurin haltijan on samaan aikaan tämän viestin kanssa tai mahdollisimman pian lähetettävä vaihtoehtoehdotus (reitin tiedot sisältävä viesti) ilman, että rautatieyhtiön täytyy sitä erikseen pyytää.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava vähintään seuraavassa teknisessä asiakirjassa esitetyn "PathNotAvailableMessage"-viestin mukaisia:

- B.30 (ks. liite III).

Lisäksi samaan tarkoitukseen voidaan käyttää muita olemassa olevia standardeja, jos osapuolet ovat sopineet niiden käytöstä.

#### 4.2.17.4 Reitin vahvistuksesta kertova viesti

Reittiä pyytävä osapuoli käyttää tätä viestiä varataakseen/vahvistaakseen infrastruktuurin haltijan ehdottaman reitin:

- reitin tunnistenumero
- reitin lähtöpiste
- reitin päätepiste
- lähtöaika reitin lähtöpisteestä aika, jolle reittiä pyydetään
- junan määränpää pyydetyllä reitillä
- saapumisaika reitin päätepiisteeseen: ehdotetun junan saapumisaika määränpäähän
- ilmoitus siitä, että reittiä pyytänyt osapuoli hyväksyy ehdotetun reitin.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava vähintään seuraavassa teknisessä asiakirjassa esitetyn "PathConfirmedMessage"-viestin mukaisia:

- B.30 (ks. liite III).

Lisäksi samaan tarkoitukseen voidaan käyttää muita olemassa olevia standardeja, jos osapuolet ovat sopineet niiden käytöstä.

#### 4.2.17.5 Reitin tiedot hylkäävä viesti

Reittiä pyytävä osapuoli käyttää tätä viestiä hylätäksään kyseisen infrastruktuurin haltijan ehdottaman reitin:

- reitin tunnistenumero
- ilmoitus siitä, että reitin tiedot hylätään
- syy reitin hylkäämiseen tai reittiä pyytävän osapuolen pyytämään muutokseen
- reitin lähtöpiste: junan lähtöpaikka reitillä
- reitin päätepiste
- lähtöaika reitin lähtöpisteestä aika, jolle reittiä pyydetään
- reitin päätepiste: junan määränpää pyydetyllä reitillä
- saapumisaika reitin päätepiisteeseen: ehdotetun junan saapumisaika määränpäähän.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava vähintään seuraavassa teknisessä asiakirjassa esitetyn "PathDetailsRefusedMessage"-viestin mukaisia:

- B.30 (ks. liite III).

Samaan tarkoitukseen voidaan käyttää myös muita olemassa olevia standardeja, jos osapuolet ovat nimenomaisesti sopineet niiden käytöstä.

#### 4.2.17.6 Reitin peruutuksesta kertova viesti

Tällä viestillä reittiä pyytänyt osapuoli voi peruuttaa varaamansa reitin:

- reitin tunnistenumero
- peruutettava matkan osuus
- ilmoitus siitä, että reitti peruutetaan
- reitin alkuperäinen lähtöpiste: junan lähtöpaikka reitillä
- reitin päätepiste
- lähtöaika alkuperäisestä lähtöpisteestä sekä aika, jolle reittiä pyydettiin
- reitin alkuperäinen päätepiste: junan määränpää pyydetyllä reitillä
- saapumisaika reitin päätepisteeseen: ehdotetun junan aiottu saapumisaika määränpäähän.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava vähintään seuraavassa teknisessä asiakirjassa esitetyn "PathCancelledMessage"-viestin mukaisia:

- B.30 (ks. liite III).

Lisäksi samaan tarkoitukseen voidaan käyttää muita olemassa olevia standardeja, jos osapuolet ovat sopineet niiden käytöstä.

#### 4.2.17.7 Vastaanoton vahvistusviesti

Tämä viesti vaihdetaan infrastruktuurin haltijoiden ja reittiä pyytävien osapuolten välillä silloin, kun edellä mainittuihin viesteihin ei voida vastata viiden minuutin kuluessa:

- Vastaanoton vahvistusviesti ilmoittaa, että sen lähettäjä on saanut viestin ja toimii tarvittaessa sen mukaisesti.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava vähintään seuraavassa teknisessä asiakirjassa esitetyn "ReceiptConfirmationMessage"-viestin mukaisia:

- B.30 (ks. liite III).

Lisäksi samaan tarkoitukseen voidaan käyttää muita olemassa olevia standardeja, jos osapuolet ovat sopineet niiden käytöstä.

#### 4.2.17.8 Viesti siitä, että varattu reitti ei enää ole käytettävissä

Tällä viestillä infrastruktuurin haltija ilmoittaa reittiä pyytävälle osapuolelle, ettei varattu reitti enää ole käytettävissä. Reitti ei ole käytettävissä jonkin tärkeän syyn, kuten merkittävän liikennehäiriön, takia. Viestin sisältö:

- reitin numero
- sen aikataulutetun junan numero, jolle reittiä pyydettiin (mikäli se jo on infrastruktuurin haltijan tiedossa)
- reitin alkuperäinen lähtöpiste: junan lähtöpaikka reitillä
- reitin päätepiste
- lähtöaika alkuperäisestä lähtöpisteestä sekä aika, jolle reittiä pyydettiin



- junan määräänpää pyydettyllä reitillä
- saapumisaika reitin alkuperäiseen päätepiisteeseen: ehdotetun junan aiottu saapumisaika määräänpäähän.
- syy siihen, ettei reitti ole käytettävissä.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava vähintään seuraavassa teknisessä asiakirjassa esitetyn "PathNotAvailableMessage"-viestin mukaisia:

- B.30 (ks. liite III).

Lisäksi samaan tarkoitukseen voidaan käyttää muita olemassa olevia standardeja, jos osapuolet ovat sopineet niiden käytöstä.

#### 4.2.18 *Tähän YTE:ään liittyvän datan ja tietojen laatu*

##### 4.2.18.1 *Vaatimukset*

Jotta tämän YTE:n vaatimukset täytyisivät, seuraavat vaatimukset koskevat datan ja tietojen laatua koko YTE:ssä.

Kaikki ne, joita tämä YTE koskee, vastaavat ajantasaisen, johdonmukaisen, tarkan ja täydellisen datan antamisesta toisten rautatieyritysten, infrastruktuurin haltijoiden tai kolmansien osapuolten käyttöön oikea-aikaisesti ja oikeassa muodossa. Kaikki ne toimijat, joita tämä YTE koskee, vastaavat ajantasaisten, johdonmukaisten, tarkkojen ja täydellisten tietojen julkaisemisesta asiakkaiden (matkustajien) tai toisten rautatieyritysten tai infrastruktuurin haltijoiden tai kolmansien osapuolten käyttöön oikea-aikaisesti ja oikeansisältöisenä.

Jos dataa tai tietoja käytetään useiden tämän YTE:n perusparametrien vaatimusten samanaikaiseen täyttämiseen, niiden toimijoiden, joita tämä YTE koskee, on varmistettava, että kyseisten perusparametrien yhteisesti käyttäessä dataa tai tietoja käytetään johdonmukaisesti (esim. i) aikataulu- ja tariffitietojen välinen sekä ii) tariffi- ja varaustietojen välinen yhdenmukaisuus on varmistettava).

Jos data tai tiedot ovat peräisin useilta sellaisilta toimijoilta, joita tämä YTE koskee, toimijoiden on yhdessä varmistettava, että yhteisen toimitetun datan tai tietojen osat ovat ajantasaista, johdonmukaista, tarkkoja, täydellisiä ja yhteensopivia (esimerkki: rautatieyrityksen A ja rautatieyrityksen B toimittamien aikataulutietojen on oltava yhdenmukaisia, jotta ne vastaavat toisiaan rajakohdissa jne.).

Jos viitedataa tai viitetietoja käytetään tämän YTE:n vaatimusten täyttämiseen, niiden toimijoiden, joita tämä YTE koskee, on taattava viitedatan tai viitetietojen ja perusparametreissa käytetyn datan tai tietojen välinen yhdenmukaisuus (esimerkkejä: i) sijaintiviitetunnusten ja junan kulkua koskevien tietojen tai ii) rautatieyrityksen viitetunnusten ja tilausten täyttämisen välinen yhdenmukaisuus on varmistettava jne.).

Toimijoiden tätä YTE:ää varten toimittaman datan tai tietojen laadun on oltava sellainen, että ne toimijat, joita tämä YTE koskee, voivat niiden avulla kirjoittaa lippuja rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen 10 artiklassa säädettyllä tavalla.

Toimijoiden tätä YTE:ää varten toimittaman datan tai tietojen laadun on saavutettava sellainen taso, että ne toimijat, joita tämä YTE koskee, voivat niiden avulla antaa tietoja rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen 10 artiklassa säädettyllä tavalla.

#### 4.2.19 *Erilaiset viitetiedostot ja tietokannat*

##### 4.2.19.1 *Viitetiedostot*

Matkustajajunien käyttämiseksi Euroopan rautatieverkossa on seuraavien viitetiedostojen oltava kaikkien palveluntarjoajien (infrastruktuurin haltijoiden, rautatieyritysten, valtuutettujen kolmansien osapuolten ja asemapäälliköiden) saatavana ja käytettävissä. Tietojen on aina vastattava todellista tilannetta.

Euroopan rautatieviraston on keskitetysti säilytettävä ja ylläpidettävä seuraavien viitedatojen yksilöityjä koodeja:

- viitetiedosto, jossa on kaikkien infrastruktuurin haltijoiden, rautatieyritysten, asemapäälliköiden ja palveluntarjoajayhtiöiden tunnisteet
- viitetiedosto, jossa on tiettyjen paikkojen tunnisteet
- viitetiedosto, jossa on tiedot kaikista käytössä olevista junanohjausjärjestelmistä
- viitetiedosto, jossa on tiedot kaikista erilaisista veturityypeistä
- viitetiedosto, jossa on tiedot kaikista eurooppalaisista kunnossapitokonepajoista
- viitetiedosto, jossa on tiedot kaikista eurooppalaisista varausjärjestelmistä
- viitetiedosto, jossa on aikataulujen vaihtamisessa käytettävät tunnisteet
- viitetiedosto, jossa on tariffien vaihtamisessa käytettävät tunnisteet
- viestitiedostojen luettelo
- tunnisteiden rekisteri
- kaikki muut liitteissä mainittujen teknisten asiakirjojen käytössä tarvittavat tiedostot (jotka määritellään ensimmäisen vaiheen aikana).

Jos viitetiedostoa käytetään yhdessä tavaraliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan YTE:n kanssa, sen kehittämisen ja käytön tulee tapahtua mahdollisimman yhdenmukaisesti tavaraliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan YTE:n kanssa optimaalisten synergiaetujen saavuttamiseksi.

#### 4.2.19.2 Tietokantoja koskevia lisävaatimuksia

Seuraavassa luetellaan vaatimukset, jotka eri tietokantojen on lisäksi täytettävä. Ne ovat seuraavat:

##### 1. Tunnistus

Tietokannassa on oltava järjestelmän käyttäjien tunnistus ennen tietokannan käyttöä.

##### 2. Tietoturva

Tietokannan on oltava tietoturvallinen siinä mielessä, että sen käyttömahdollisuutta valvotaan. Tietokannan sisällön salausta ei sinänsä edellytetä.

##### 3. ACID-periaate

Valitun tietokannan on tuettava ACID-periaatetta, joka on lyhenne sanoista Atomicity (atomisuus), Consistency (oikeellisuus), Isolation (erillisuus) ja Durability (kestävyys).

##### 4. Käyttöoikeudet

Tietokannan tietojen on oltava käyttöoikeudet saaneiden käyttäjien tai järjestelmien käytettävissä. Käytön valvonnan on ulotuttava jokaiseen tietueen attribuuttiin saakka. Tietokannan on tuettava mukautettavissa olevaa rooleihin perustuvaa käytön valvontaa, joka kattaa tietueiden lisäämisen, päivittämisen ja poistamisen.

##### 5. Käytön seuranta

Tietokannan on tuettava kaikkien siinä tehtyjen toimien kirjaamista lokitiedostoon, jotta syötettyjen tietojen osalta voidaan selvittää, kuka teki mitäkin muutoksia ja milloin.

## 6. Lukitusstrategia

Tietokannassa on toteutettava lukitusstrategia, joka mahdollistaa tietojen käytön silloinkin, kun joku toinen käyttäjä juuri muokkaa tietueita.

## 7. Monen käyttäjän mahdollisuus

Usean käyttäjän ja järjestelmän on voitava samanaikaisesti käyttää tietokannan tietoja.

## 8. Luotettavuus

Tietokannan on oltava riittävän luotettava, jotta vaadittu käytettävyyks saavutetaan.

## 9. Käytettävyyks

Tietokannan käytettävyyden on oltava datan luonteen ja sitä käyttävien liiketoimintasovellusten edellyttämällä tasolla.

## 10. Ylläpidettävyyks

Tietokannan on oltava riittävän helposti ylläpidettävä, jotta vaadittu käytettävyyks saavutetaan.

## 11. Turvallisuus

Tietokannat eivät itsessään liity turvallisuuteen. Tämän vuoksi turvallisuusnäkökohdat eivät liity asiaan. Tällöin ei kuitenkaan pidä unohtaa, että tietokannan tiedoilla – jos ne esim. ovat väärä tai vanhentuneita – voi olla vaikutusta junan käytön turvallisuuteen.

## 12. Yhteensopivuuks

Tietokannan on tuettava yleisesti käytössä olevaa tietojenkäsittelykieltä, joita ovat esim. SQL ja XQL.

## 13. Tietojen tuontimahdollisuus

Tietokantaan on oltava mahdollista tuoda tietyn muotoista dataa tietojen manuaalisen syöttämisen vaihtoehtona.

## 14. Tietojen vientimahdollisuus

Tietokannasta on oltava mahdollista viedä sen sisältö, kokonaan tai osittain, tietyn muotoisena datana.

## 15. Pakolliset kentät

Tietokannan on tuettava pakollisia kenttiä, jotka on täytettävä, ennen kuin tietokanta hyväksyy kyseisen tietueen syöttämisen.

## 16. Eheytykset

Tietokannan on tuettava mukautettavia eheytyksiä, jotka tehdään ennen tietueiden lisääksen, päivityksen tai poiston hyväksymistä.

## 17. Vasteajat

Tietokannan vasteaikojen on oltava sellaiset, että käyttäjät voivat lisätä, päivittää tai poistaa tietueita kohtuullisessa ajassa.

## 18. Suorituskyky

Viitetietostojen ja tietokantojen on kustannustehokkaasti tuettava kyselyjä, joita kaikkien tämän YTE:n määräysten kohteena olevien junien tehokas toiminta edellyttää.

## 19. Kapasiteetti

Tietokantaan on oltava mahdollista tallentaa kaikki matkustajavaunuja ja/tai rautatieverkkoa koskevat oleelliset tiedot. Kapasiteetin lisäämisen yksinkertaisin keinoin (eli lisäämällä tallennuskapasiteettia ja tietokoneita) on oltava mahdollista. Kapasiteetin lisääminen ei saa edellyttää alajärjestelmän uusimista.

## 20. Arkistointi

Tietokannan on tuettava historiatietojen hallintaa, toisin sanoen jo arkistoitujen tietojen on oltava käytettävissä.

## 21. Varmuuskopiostrategia

Käytössä on oltava varmuuskopiostrategia, jonka avulla varmistetaan, että tietokannan koko sisältö aina edellisen 24 tunnin ajalta voidaan palauttaa.

## 22. Kaupalliset näkökohdat

Tietokantajärjestelmän on oltava kaupallisesti saatavana valmiina tuotteena (COTS-tuotteena) tai yleisesti saatavana (Open Source).

## 23. Tietosuojanäkökohtia

Tietokannan on täytettävä sen jäsenvaltion tietosuojavaatimukset, jossa palvelua hoitavan yhtiön kotipaikka on.

## 4.2.20 Asiakirjojen sähköinen siirto

Tiedonvaihtoon käytettävän viestintäverkon kuvaus on 4.2.21 kohdassa (Verkot ja viestintä). Tämän verkon ja kuvattujen tietoturvajärjestelyjen avulla voidaan hoitaa kaikenlaiset verkossa tapahtuvat tiedonsiirrot, kuten sähköpostilähetykset, tiedostonsiirrot (ftp, http) jne. Tietoja vaihtavat osapuolet voivat valita haluamansa tiedonsiirtotavan eli esimerkiksi siirtää asiakirjoja sähköisesti käyttämällä ftp-protokollaa.

## 4.2.21 Verkot ja viestintä

## 4.2.21.1 Yleinen arkkitehtuuri

Tässä alajärjestelmässä tapahtuu ajan kuluessa suurten ja monimutkaisten rautatieliikenteen yhteentoimivuuteen liittyvien telemaattisten yhteisöjen kasvua ja vuorovaikutusta satojen mukana olevien toimijoiden (rautatieyri-tysten, infrastruktuurin haltijoiden jne.) välillä, jotka kilpailevat ja/tai toimivat yhteistyössä palvelukseen markkinoiden tarpeita.

Tällaisia rautatieliikenteen yhteentoimivuuteen liittyviä yhteisöjä tukeva verkko- ja viestintäinfrastruktuuri perustuu kaikkien osallisena olevien toimijoiden tuntemaan ja käyttämään yhteiseen tiedonvaihdon arkkitehtuuriin.

## Ehdotettu tiedonvaihdon arkkitehtuuri

— on suunniteltu sovittamaan yhteen erilaisia tietomalleja muuntamalla semanttisesti eri järjestelmien välillä lähetettäviä tietoja ja sovittamalla liiketoimintaprosessien ja sovellustason protokollien välisiä eroja,

— vaikuttaa mahdollisimman vähän eri toimijoiden nykyisiin käyttämiin tietotekniikka-arkkitehtuureihin,

— turvaa jo tehtyjen tietotekniikkainvestointien arvon säilymistä.

Tiedonvaihdon arkkitehtuuri suosii enimmäkseen vertaisperiaatteella tapahtuvaa vuorovaikutusta kaikkien toimijoiden kesken samalla, kun se takaa tiedonvaihdon eheyden ja jatkuvuuden yhteentoimivaan rautatieliikenteeseen osallistuvien kesken tarjoamalla keskitetyt palvelut.

Vertaisperiaatteella tapahtuvan vuorovaikutuksen ansiosta kustannukset voidaan parhaalla tavalla jakaa eri toimijoiden kesken todellisen käytön perusteella, minkä lisäksi se yleisesti ottaen aiheuttaa vähemmän skaalautuvuuteen liittyviä ongelmia.

## 4.2.21.2 Verkko

Verkon tietoturvan, redundanssin, liikenteen valvonnan, tilastointityökalujen, kaistanleveyden laajentamismahdollisuuksien, käytettävyyden ja tehokkaan hallinnan on oltava tarvittavalla tasolla.

Tässä yhteydessä verkolla tarkoitetaan viestinnän menetelmää ja filosofiaa, ei fyysistä verkkoa.

Rautatieliikenteen yhteentoimivuus perustuu kaikkien osallisena olevien toimijoiden tuntemaan ja käyttämään yhteiseen tiedonvaihdon arkkitehtuuriin, ja tämä rohkaisee uusia toimijoita, erityisesti asiakkaita, tulemaan mukaan ja laskee mukaantulon kynnystä.

Keskitettyä kuvaustietokantaa lähestytään ensin metatiedon saamiseksi, kuten toimijan tietoja sisältävän identiteetin selvittämiseksi tai tietoturvaluokituksen varmentamiseksi. Sen jälkeen toimijat viestivät keskenään vertaisperiaatteella.

#### 4.2.21.3 Protokollat

Kehitystyössä käytettävien protokollien on kuuluttava käytössä oleviin internetprotokolliin (jotka tunnetaan yleisesti nimillä TCP/IP, UDP/IP jne.).

#### 4.2.21.4 Tietoturva

Verkon tasolla taatun tietoturvan (ks. 4.2.21.2 kohta Verkko) lisäksi voidaan tietoturvan tasoa erityisen tärkeiden tietojen kohdalla kohottaa käyttämällä salauksen, sertifikaattien ja VPN-tekniikan yhdistelmää.

#### 4.2.21.5 Salaus

Tietojen siirtoon ja tallentamiseen voidaan käyttää joko epäsymmetristä tai symmetristä salausta liiketoiminnan vaatimusten mukaan. Tätä varten on toteutettava julkisen avaimen infrastruktuuri.

#### 4.2.21.6 Keskitetty kuvaustietokanta

Keskitetyn kuvaustietokannan on kyettävä hoitamaan seuraavia elementtejä:

- metadata – strukturoitua dataa, joka kuvaa viestien sisältöä,
- luettelo niistä verkko-osoitteista, joista tämän YTE:n tarkoittamat toimijat voivat saada tietoja tai dataa tämän YTE:n määräysten mukaisesti,
- salaus,
- tunnistus,
- luettelo ("puhelinluettelo"), joka sisältää kaikki tarvittavat tiedot viestien vaihtoon osallistuvista toimijoista.

Jos keskitettyä kuvaustietokantaa käytetään tavaraliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan YTE:n yhteydessä, sen kehittämisen ja muutostyön tulee tapahtua mahdollisimman yhdenmukaisesti tavaraliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan YTE:n kanssa optimaalisten synergiaetujen saavuttamiseksi.

#### 4.2.21.7 Yhteinen rajapinta rautatieyrityksen/infrastruktuurin haltijan viestintää varten

Jokaisella toimijalla on oltava yhteinen rajapinta, jotta nämä voivat liittyä rautatieliikenteen yhteentoimivuuden yhteisöön.

Yhteisen rajapinnan on kyettävä hoitamaan seuraavia tehtäviä:

- lähtevien viestien muotoilu metadatan mukaan,
- lähtevien viestien allekirjoitus ja salaus,
- lähtevien viestien varustaminen osoitteella,
- saapuvien viestien aitouden varmistaminen,
- saapuvien viestien salauksen purkaminen,
- saapuvien viestien sisällön ja metadatan vastaavuuden tarkistaminen,
- erilaisten tietokantojen yhteiskäyttö.

Kustakin yhteisen rajapinnan kohdasta voidaan käyttää kaikkia YTE:n mukaisia tietoja jokaisessa rautatieyrityksessä, infrastruktuurin haltijassa jne. riippumatta siitä, ovatko kyseiset tietokannat keskitettyjä vai paikallisia. Saapuvien viestien aitouden varmistamisen tuloksen perusteella voidaan toteuttaa minimitasoinen viestinkuitaus:

- i) kun tulos on positiivinen, lähetetään ACK-kuittaus;
- ii) kun tulos on negatiivinen, lähetetään NACK-kuittaus.

Yhteinen rajapinta käyttää keskitetyn kuvaustietokannan tietoja näitä tehtäviä hoitaessaan.

Jos toimija perustaa keskitetylle kuvaustietokannalle paikallisen "peilitietokannan", kyseisen toimijan on tällöin itse varmistettava, että paikallinen peilitietokanta on keskitetyn kuvaustietokannan tarkka ja ajan tasalla oleva kopio.

Jos yhteistä rajapintaa käytetään yhdessä tavaraliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan YTE:n kanssa, sen kehittämisen ja muutostyön tulee tapahtua mahdollisimman yhdenmukaisesti tavaraliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan YTE:n kanssa optimaalisten synergiaetujen saavuttamiseksi.

#### 4.2.22 Muihin kuljetusmuotoihin olevien vaihtoyhteyksien hallinta

Muihin kuljetusmuotoihin olevien vaihtoyhteyksien hallintaa varten on tiedottamisessa ja tiedonvaihdoissa muiden kuljetusmuotojen kanssa noudatettava seuraavaa standardia:

- Aikataulutietojen vaihtamisessa rautatieyritysten ja muiden kuljetusmuotojen kanssa noudatetaan standardeja EN 12896 ("Transmodel") ja EN TC 278 WI 00278207 ("IFOPT – Identification of Fixed Objects in Public transport").
- Yksityiskohtaisen aikatauludatan vaihtamisessa noudatetaan Transmodel-standardiin perustuvia teknisiä XML-standardeja ja -protokollia, tosiaikaisten aikataulutietojen vaihdossa erityisesti standardia EN 15531 ("SIRI") ja pysähdys- ja asematietojen vaihtamisessa standardia EN TC 278 WI 00278207 ("IFOPT").
- Tariffitietojen vaihtamisessa käytettävä standardi on vielä avoinna (ks. liitteessä II oleva avointen kohtien luettelo).

#### 4.3 Liitännöiden toiminnalliset ja tekniset eritelmät

Henkilöliikenteen telemaattisten sovellusten osajärjestelmän yhteentoimivuuteen liittyvät liitännät toisten osajärjestelmien kanssa on kuvattu seuraavissa kappaleissa.

##### 4.3.1 Liitännät liikkuvan kaluston osajärjestelmän kanssa

Taulukko 1

**Liitännät liikkuvan kaluston osajärjestelmän kanssa**

| Liitäntä                             | Henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset<br>-YTE:n viite | Tavanomaisen rautatiejärjestelmän liikkuva<br>kalusto -YTE:n viite                       |
|--------------------------------------|-------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| Junassa oleva näyttölaite            | 4.2.13 Kalustoyksikössä tapahtuvan tiedottamisen hoitaminen | 4.2.5 Asiakkaille tiedottaminen (liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeita koskeva YTE) |
| Automaattinen äänimerkki ja kuulutus | 4.2.13 Kalustoyksikössä tapahtuvan tiedottamisen hoitaminen | 4.2.5 Asiakkaille tiedottaminen (liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeita koskeva YTE) |
|                                      |                                                             | 4.2.5.2 Julkinen kuulutusjärjestelmä                                                     |

## 4.3.2 Liitännät tavaraliikenteen telemaattisten sovellusten osajärjestelmän kanssa

Taulukko 2

## Liitännät tavaraliikenteen telemaattisten sovellusten osajärjestelmän kanssa

| Liitäntä                                                       | Henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset -YTE:n viite                                  | Tavanomaisen rautatiejärjestelmän tavaraliikenteen telemaattiset sovellukset -YTE:n viite |
|----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| Juna valmis                                                    | 4.2.14.1 Juna valmis -viesti kaikille junille                                             | 4.2.3.5 Juna valmis -viesti                                                               |
| Junan kulkuennuste                                             | 4.2.15.2 Junan kulkuennuste -viesti kaikille junille                                      | 4.2.4.2 Junan kulkuennuste -viesti                                                        |
| Junan kulkutiedot                                              | 4.2.15.1 Junan kulkutiedot -viesti kaikille junille                                       | 4.2.4.3 Junan kulkutiedot                                                                 |
| Junan kulun keskeytymisestä kertova viesti rautatieyritykselle | 4.2.16.2 Junan kulku keskeytynyt -viesti kaikille junille                                 | 4.2.5.2 Junan kulku keskeytynyt -viesti                                                   |
| Lyhyen aikavälin aikataulutietojen käsittely                   | 4.2.17 Lyhyen aikavälin aikataulutietojen käsittely junia varten                          | 4.2.2 Reittipyynnö                                                                        |
| Yhteinen rajapinta                                             | 4.2.21.7 Yhteinen rajapinta rautatieyrityksen/infrastruktuurin haltijan viestintää varten | 4.2.14.7 Yhteinen rajapinta rautatieyrityksen/infrastruktuurin haltijan viestintää varten |
| Keskitetty kuvaustietokanta                                    | 4.2.21.6 Keskitetty kuvaustietokanta                                                      | 4.2.14.6 Keskitetty kuvaustietokanta                                                      |
| Viitetiedostot                                                 | 4.2.19.1 Viitetiedostot                                                                   | 4.2.12.1 Viitetiedostot                                                                   |

## 4.4 Käyttöä koskevat säännöt

Tämän asiakirjan 3 luvussa esitettyjen olennaisten vaatimusten mukaisesti tässä YTE:ssä tarkoitettua osajärjestelmää koskevat seuraavat käytösäännöt:

## 4.4.1 Tietojen laatu

Tietojen laadun varmistamiseksi jokaisen YTE:n mukaisen viestin alkuperäinen lähettäjä vastaa viestiin sisältyvien tietojen oikeellisuudesta viestin lähettämishetkellä. Jos tietojen laadunvarmistuksessa käytettävät lähdetiedot ovat saatavissa tässä YTE:ssä esitetyistä tietokannoista, näissä tietokannoissa olevia tietoja on käytettävä tiedon laadunvarmistukseen.

Jos tietojen laadunvarmistuksessa käytettävät lähdetiedot eivät ole saatavissa tässä YTE:ssä esitetyistä tietokannoista, viestin alkuperäisen lähettäjän on tehtävä tietojen laadunvarmistus omia resurssejaan käyttäen.

Tietojen laadunvarmistus sisältää vertaamisen tässä YTE:ssä esitetyistä tietokannoista saatuihin tietoihin sekä tarvittaessa loogiset tarkistukset, joilla varmistetaan tietojen ja viestien ajantasaisuus ja jatkuvuus.

Tiedot ovat korkealuokkaisia, jos ne soveltuvat aiottuun käyttöön, mikä tarkoittaa, että

— niissä ei ole virheitä eli ne ovat käytettävissä, tarkkoja, ajantasaisia, täydellisiä, yhdenmukaisia muiden lähteiden kanssa jne.,

— niillä on halutut ominaisuudet eli ne ovat oleellisia, kattavia, riittävän yksityiskohtaisia, helppolukuisia, helposti tulkittavia jne.

Tietojen laatua kuvaavat ensi sijassa seuraavat ominaisuudet:

- tarkkuus,
- täydellisyys,
- oikeellisuus,
- oikea-aikaisuus.

### Tarkkuus

Tarvittavat tiedot (data) on kerättävä mahdollisimman taloudellisesti. Tämä käy päinsä vain, jos alkuperäistiedot kirjataan mahdollisuuksien mukaan vain kerran koko matkan osalta. Tämän vuoksi alkuperäistiedot pitäisi tuoda järjestelmään mahdollisimman lähellä niiden alkuperää jotta ne voidaan täysin sisällyttää myöhempiin käsittelyvaiheisiin.

### Täydellisyys

Ennen viestien lähettämistä on niiden täydellisyys ja syntaksi tarkistettava metadatan avulla. Näin myös vältetään tarpeetonta liikennettä verkossa.

Kaikkien saapuvien viestien täydellisyys on myös tarkistettava metadatan avulla.

### Oikeellisuus

Tietojen oikeellisuus on varmistettava toimintasääntöjä noudattamalla. Tiedon syöttämistä kahteen kertaan on vältettävä ja tietojen omistaja on selvästi ilmoitettava.

Näiden toimintasääntöjen toteuttamistapa vaihtelee säännön monimutkaisuuden mukaan. Yksinkertaisten sääntöjen kohdalla riittävät tietokannan rajoitukset ja liipaisuehdot. Kun kyse on monimutkaisemmista säännöistä, jotka tarvitsevat tietoja eri taulukoista, on käytettävä validointimenettelyjä, joissa tietoversion oikeellisuus tarkistetaan, ennen kuin liitانتään lähetettävät tiedot luodaan ja uusi tietoversio tulee käyttöön. Siirrettävien tietojen validointi määriteltyjen toimintasääntöjen avulla on varmistettava.

### Oikea-aikaisuus

Tiedon oikea-aikainen saanti on tärkeää. Jos tiedon tallennus tai viestien lähetys käynnistyy tietyn tietojärjestelmän tapahtuman liipaisemana, oikea-aikaisuus ei ole ongelma, kunhan tietojärjestelmä on asianmukaisesti suunniteltu toimintaprosessin vaatimusten mukaiseksi. Useimmissa tapauksissa heräte viestin lähettämiseen kuitenkin tulee käyttäjältä tai ainakin se perustuu käyttäjältä tulleen lisäsyötteeseen. Oikea-aikaisuusvaatimusten täyttämiseksi tiedot on päivitettävä mahdollisimman pian myös sen varmistamiseksi, että järjestelmän automaattisesti lähettämien viestien asiasisältö on oikea.

Kyselyjen vasteajat on eri sovellusten ja käyttäjätyyppien kohdalla määriteltävä yksityiskohtaisissa tietoteknisissä eritelmissä. Kaikki tietojen päivitykset ja vaihdot on tehtävä mahdollisimman pian.

### Tietojen laatumittarit

Yksityiskohtaisissa tietoteknisissä eritelmissä on määriteltävä asianmukaiset prosenttiluvut seuraaville parametreille:

- tietojen täydellisyys (täytettyjen tietokenttien prosenttiosuus) ja oikeellisuus (arvoiltaan vastaavien taulukkojen/tiedostojen/tietueiden prosenttiosuus),
- tietojen oikea-aikaisuus (tietyssä ajassa käyttöön saatujen tietojen prosenttiosuus),
- vaadittu tarkkuus (tallennettujen ja todellisiin arvoihin verratessa oikeaksi todettujen arvojen prosenttiosuus).

#### 4.4.2 Keskitetyn kuvaustietokannan käyttö

Keskitetyn kuvaustietokannan toiminnot on määritelty 4.2.14.6 kohdassa (Keskitetty kuvaustietokanta). Tietojen laadunvarmistuksen takia keskitettyä kuvaustietokantaa käyttävän yhteisön tulisi vastata metadatan ja luettelon päivityksestä ja laadusta sekä käytön valvonnan hallinnoinnista. Metadatan laadun on täydellisyyden, oikeellisuuden, oikea-aikaisuuden ja tarkkuuden osalta mahdollistettava tämän YTE:n mukainen asianmukainen toiminta.

#### 4.5 Ylläpitosäännöt

Tämän asiakirjan 3 luvussa esitettyjen olennaisten vaatimusten mukaisesti tässä YTE:ssä tarkoitettua osajärjestelmää koskevat seuraavat ylläpitosäännöt:

Kuljetuspalvelun laatu on turvattava myös silloin, kun data korruptoituu tai tietojenkäsittelylaitteisto vioittuu kokonaan tai osittain. Sen vuoksi on suositeltavaa asentaa kaksinkertaiset järjestelmät tai erityisen luotettavat tietokoneet, joiden keskeytymätön toiminta ylläpitotoimien aikana on varmistettu.



Erilaisia tietokantoja koskevat ylläpitoäkökohdat on mainittu 4.2.19.2 kohdan (Tietokantoja koskevia lisävaatimuksia) 10 ja 21 alakohdassa.

#### 4.6 Ammatillinen pätevyys

Osajärjestelmän käyttöön ja ylläpitoon sekä tämän YTE:n toteuttamiseen tarvittavalta henkilöstöltä edellytetään seuraavaa ammatillista pätevyyttä:

Tämän YTE:n toteuttaminen ei vaadi kokonaan uutta laitteisto- ja ohjelmistojärjestelmää uusine henkilöstöineen. YTE:n vaatimusten toteuttaminen johtaa vain nykyisen henkilöstön hoitaman toiminnan muutoksiin, parannuksiin tai laajennuksiin. Tämän vuoksi kansallisten ja eurooppalaisten ammatillista pätevyyttä koskevien säännösten lisäksi ei tule mitään uusia vaatimuksia.

Tarpeen mukaan järjestettävän henkilöstön lisäkoulutuksen ei pitäisi rajoittua pelkästään laitteiden käytön opettamiseen. Kaikkien työntekijöiden on tiedettävä ja ymmärrettävä oma tehtävänsä kuljetuksen kokonaisprosessissa. Henkilöstön on erityisesti tiedostettava korkean suoritustason ylläpitämisen tärkeys, koska sillä on ratkaiseva merkitys myöhemmin käsiteltävän tiedon luotettavuuden kannalta.

Junien kokoonpanon ja käytön edellyttämä ammatillinen pätevyys on määritelty käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevassa YTE:ssä.

#### 4.7 Työterveys- ja turvallisuusolot

Kyseessä olevan osajärjestelmän käyttöön ja ylläpitoon sekä tämän YTE:n toteuttamiseen tarvittavan henkilöstön työterveys- ja turvallisuusolot ovat seuraavat:

Kansallisten ja unionin työterveys- ja turvallisuusmääräysten lisäksi ei ole lisävaatimuksia.

#### 4.8 Luvan saaneita kalustoyksikkötyyppejä ja infrastruktuuria koskevat rekisterit

Direktiivin 2008/57/EY 34 artiklan 1 kohdan mukaan "Viraston on perustettava ja pidettävä ajan tasalla rekisteri raideliikenteen kalustoyksikkötyypeistä, joiden käyttöönotolle yhteisön rautatieverkossa jäsenvaltiot ovat myöntäneet luvan". Direktiivin 2008/57/EY 35 artiklan 1 kohdan mukaan "Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että infrastruktuurirekisterit julkaistaan ja saatetaan ajan tasalle".

Näiden rekisterien vuosittaisen päivitys- ja julkaisutyön takia niitä ei voida hyödyntää Henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset -osajärjestelmässä. Tämän vuoksi tällä YTE:llä ei ole mitään tekemistä näiden rekisterien kanssa.

### 5. YHTEENTOIMIVUUDEN OSATEKIJÄT

#### 5.1 Määritelmä

Direktiivin 2008/57/EY 2 artiklan f kohdan mukaan 'yhteentoimivuuden osatekijöillä' tarkoitetaan sellaista osajärjestelmään kuuluvaa tai siihen liitettäväksi tarkoitettua laitteen perusosaa, perusosien ryhmää, osakokonaisuutta tai kokonaisuutta, josta rautatieverkon yhteentoimivuus riippuu suoraan tai epäsuorasti. Osatekijän käsite kattaa aineellisten esineiden lisäksi myös aineettomat hyödykkeet kuten tietokoneohjelmat.

#### 5.2 Osatekijöiden luettelo

Yhteentoimivuuden osatekijöistä säädetään direktiivin 2008/57/EY asiaa koskevissa säännöksissä.

Henkilöliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan osajärjestelmän osalta ei ole määritetty yhteentoimivuuden osatekijöitä.

Tämän YTE:n vaatimusten täyttämiseen tarvitaan vain tavanomaisia tietoteknisiä laitteita, joilta ei edellytetä mitään erityistä yhteentoimivuutta rautatieympäristössä. Tämä pätee tietokonelaitteiston osiin ja käytettyihin standardiohjelmistoihin, kuten käyttöjärjestelmään ja tietokantoihin. Sovellusohjelmistot ovat käyttäjäkohtaisia, ja niitä voidaan mukauttaa ja parannella kunkin toiminnallisuuden ja tarpeiden mukaan. Sovellusintegraatio-arkkitehtuuria koskevassa ehdotuksessa oletetaan, että sovellukset eivät välttämättä käytä samaa sisäisten tietojen mallia. Sovellusintegraatio määritellään prosessiksi, jossa erikseen suunnitellut sovellusjärjestelmät saadaan toimimaan yhdessä.

### 5.3 Osatekijöiden suoritustasot ja eritelmät

Katso 5.2 kohta. Tämäkään kohta ei ole henkilöliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan YTE:n kannalta oleellinen.

## 6. OSATEKIJÖIDEN VAATIMUSTENMUKAISUUDEN JA/TAI KÄYTTÖÖNSOVELTUVUUDEN ARVIOINTI JA OSAJÄRJESTELMÄN TARKASTUS

### 6.1 Yhteentoimivuuden osatekijät

#### 6.1.1 Arviointimenettelyt

Ei oleellinen henkilöliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan YTE:n kannalta.

#### 6.1.2 Moduuli

Ei oleellinen henkilöliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan YTE:n kannalta.

### 6.2 Henkilöliikenteen telemaattisia sovelluksia koskeva osajärjestelmä

Direktiivin 2008/57/EY liitteen II mukaan osajärjestelmät jaetaan rakenteellisiin ja toiminnallisiin perustein. Rakenteellisia osajärjestelmiä koskevien YTE:ien kohdalla vaatimustenmukaisuuden arviointi on pakollinen. Henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset -osajärjestelmä kuuluu toiminnallisiin perustein luokiteltuun alueeseen, eikä tässä YTE:ssä määritellä mitään vaatimustenmukaisuuden arviointia koskevia moduuleja.

## 7. TOTEUTTAMINEN

### 7.1 Johdanto

Tämä YTE koskee henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset -osajärjestelmää. Direktiivin 2008/57/EY liitteen II mukaan kyseessä on toiminnallinen osajärjestelmä. Tämän YTE:n soveltamisessa ei siksi tukeuduta uusiin, uusittuihin tai parannettuihin osajärjestelmiin, kuten on tavallista rakenteellisiksi luokiteltujen osajärjestelmien kohdalla, paitsi YTE:ssä erikseen mainituissa tapauksissa.

Tämä YTE toteutetaan kolmessa vaiheessa:

- ensimmäinen vaihe: yksityiskohtaiset tietotekniset eritelmät, hallinnan kuvaus ja suuntaviivat sisältävä suunnitelma
- toinen vaihe: kehitystyö
- kolmas vaihe: käyttöönotto.

### 7.2 Ensimmäinen vaihe – yksityiskohtaiset tietotekniset eritelmät, hallinnan kuvaus ja suuntaviivat sisältävä suunnitelma

Ensimmäisellä vaiheella on kolme tavoitetta:

1. Määritellä tiedonvaihtojärjestelmä, jäljempänä 'järjestelmä', joka koostuu yhteisistä komponenteista ja yhte-yksistä niiden sidosryhmien tieto- ja viestintäjärjestelmiin, jotka kykenevät täyttämään tämän asetuksen vaatimukset.
2. Tällaisen järjestelmän teknisen ja taloudellisen toteuttamiskelpoisuuden vahvistaminen.
3. Etenemissuunnitelman laatiminen niistä toimista, jotka katsotaan tarpeellisiksi järjestelmän toteuttamiseksi, mukaan luettuina asianmukaiset välitavoitteet, joiden avulla komissio, Euroopan rautatievirasto, jäsenvaltiot ja kyseeseen tulevat sidosryhmät voivat seurata toteutuksen etenemistä.

#### 7.2.1 Projektinhallinta ensimmäisen vaiheen aikana

Komission on perustettava ohjauskomitea viimeistään kuukauden kuluttua tämän asetuksen julkaisemisesta Euroopan unionin virallisessa lehdessä. Komitean on koostuttava seuraavista:

- asetuksen (EY) N:o 881/2004 3 artiklan 2 kohdassa määritellyt Euroopan tasolla toimivat edustavat rautatie-alan elimet ("edustavat rautatiealan elimet")

- lipunmyyjien edustaja
- eurooppalaisten matkustajien edustaja
- Euroopan rautatievirasto ja
- komissio.

Ohjauskomitean puheenjohtajina toimivat yhdessä a) komissio ja b) edustavien rautatiealan elinten nimeämä henkilö. Komission on kolmen ohjauskomitean jäsenen avustuksella laadittava tämän ohjauskomitean työjärjestys, joka komitean on hyväksyttävä. Päätösten on oltava avoimia, ja niille on esitettävä asianmukaiset tekniset ja taloudelliset perustelut.

Ohjauskomitean jäsenet voivat ehdottaa komitealle muiden organisaatioiden ottamista mukaan tarkkailijoina silloin, kun tälle on asianmukaiset tekniset ja taloudelliset perusteet.

#### 7.2.2 Roolit ja vastuut

##### 7.2.2.1 Sid osryhmät

1. Edustavien rautatiealan elinten perustaman projektiryhmän, jossa on mukana lipunmyyjien edustaja, on laadittava yksityiskohtaiset tietotekniset eritelvät, hallinnan kuvaus ja suuntaviivat sisältävä suunnitelma ohjauskomitean hyväksymän toimintaohjelman pohjalta.
2. Projektiryhmän on perustettava tarvittavat työryhmät, joissa hyödynnetään Euroopan rautatieviraston, rautatieyritysten, infrastruktuurin haltijoiden, asemapäälliköiden, lipunmyyjien työntekijäpuolen edustajien ja matkustajien edustajien asiantuntemusta.
3. Projektiryhmän on toteutettava koko projekti avoimesti, ja kaikki projektiryhmän ja sen työryhmien pöytäkirjat, asiakirjat ja tuotokset on asetettava pysyvästi ja täysimääräisesti komission ja Euroopan rautatieviraston käytettäväksi.
4. Projektiryhmän on lähetettävä kuukausittain raportti työnsä edistymisestä ohjauskomitealle ja noudatettava kaikilta osin komitean päätöksiä. Ohjauskomitean on hyväksyttävä kyseisen raportin rakenne ja sisältö aloituskokouksessa.
5. Projektiryhmän on annettava tietoja rautatieyrityksille, infrastruktuurin haltijoille, asemapäälliköille, lipunmyyjille ja matkustajien edustajille sekä neuvoteltava näiden kanssa. Sen on erityisesti otettava huomioon pienet rautatieyritykset sekä rautatieyritykset, jotka eivät ole mukana edustavissa rautatiealan elimissä, sekä pidettävä ne ajan tasalla ja kuultava niitä.
6. Rautatieyritysten, infrastruktuurin haltijoiden, asemapäälliköiden, lipunmyyjien ja matkustajien edustajien on tuettava projektia antamalla sen käyttöön tietoja sekä toiminnallista ja teknistä asiantuntemusta projektiryhmän sitä pyytäessä.

##### 7.2.2.2 Euroopan rautatievirasto

1. Euroopan rautatieviraston on seurattava ja arvioitava yksityiskohtaisten tietoteknisten eritelmien, hallinnan kuvauksen ja suuntaviivojen kehitystyötä selvittääkseen, onko halutut tavoitteet saavutettu.
2. Euroopan rautatieviraston on annettava komissiolle yksityiskohtaisia tietoteknisiä eritelmiä, hallinnan kuvasta ja suuntaviivoja koskeva suositus.

##### 7.2.2.3 Komissio

1. Komission on annettava projektiryhmälle luettelo hankkeeseen mukaan otettavista elimistä.

2. Saatuaan yksityiskohtaiset tietotekniset eritelmät, hallinnan kuvaus ja suuntaviivat sisältävän suunnitelman komission on arvioitava niitä Euroopan rautatieviraston antaman suosituksen pohjalta ja tehtävä arviointinsa perusteella tarvittavat toimet nykyisen YTE:n muuttamiseksi.
3. Komissio pitää jäsenvaltiot ajan tasalla direktiivin 2008/57/EY 29 artiklan 1 kohdan mukaisesti perustetun komitean välityksellä.

#### 7.2.3 Tuotokset

Yksityiskohtaisten tietoteknisten eritelmien on kuvattava järjestelmää ja ilmaistava selkeästi ja yksiselitteisesti, kuinka järjestelmä täyttää henkilöliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan YTE:n vaatimukset. Tällaisten eritelmien kehittäminen edellyttää henkilöliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan YTE:n käyttöönottoprosessin taustalla olevien teknisten, operatiivisten, taloudellisten ja institutionaalisten seikkojen järjestelmällistä analysointia. Siksi projektin tuotosten on sisällettävä muun muassa seuraavat tuotokset:

1. Toiminnalliset, tekniset ja suorituskykyä koskevat eritelmät, niihin liittyvät tiedot, liitäntöjä koskevat vaatimukset sekä turvallisuutta ja laatua koskevat vaatimukset.
2. Järjestelmän yleisen arkkitehtuurin hahmotelma. Siinä on kuvattava, kuinka tarvittavat komponentit toimivat vuorovaikutuksessa ja sopivat yhteen. Tämän on perustuttava sellaisten järjestelmäkoonpanojen analysointiin, jotka kykenevät integroimaan vanhat tietotekniset laitteistot ja ohjelmistot ja samalla tarjoamaan vaadittavan toiminnallisuuden ja suorituskyvyn.

Suuntaviivat sisältävän suunnitelman on käsitettävä:

1. Järjestelmän toteuttamiseksi tarvittavien toimien tunnistaminen.
2. Siirtymäsuunnitelma, joka sisältää todennettavissa olevien aineellisten välitulosten syntymistä edistävät vaiheet sidosryhmien nykyisten tieto- ja viestintäjärjestelmien puitteista itse järjestelmään saakka siirtymiseen.
3. Yksityiskohtainen suunnitelma välitavoitteista.
4. Suuntaviivat sisältävän suunnitelman kriittisten vaiheiden riskinarviointi.
5. Järjestelmän kehittämiseen ja käyttöön liittyvien elinkaaren aikaisten kokonaiskustannusten arviointi sekä tulevaisuuden investointisuunnitelma ja kustannusten ja hyötyjen arviointi.

Hallinnan kuvauksessa on esitettävä järjestelmän kehitystä, validointia ja myöhemmin sen käyttöön ottamista ja kentällä tapahtuvaa käyttöä sen koko käyttöänsä ajan tukevat asianmukaiset hallintarakenteet, menetelmät ja menettelyt (mukaan lukien tämän YTE:n määräysten nojalla mukana olevien osapuolten välisten erimielisyyksien hallinta).

#### 7.2.4 Välitavoitteet

1. Projektiryhmän ja ohjauskomitean aloituskokous on järjestettävä viimeistään kahden kuukauden kuluttua tämän asetuksen julkaisemisesta *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.
  - a) Aloituskokouksessa projektiryhmän on esitettävä projektin kuvaus sekä projektin toimintasuunnitelma aikatauluineen. Projektisuunnitelman on sisällettävä tehtäväselostukset, projektiorganisaatio, osapuolten roolit ja vastuut projektissa sekä projektin toteuttamistapa mukaan lukien prosessi kaikkien sidosryhmien kuulemiseksi ja niille tiedottamiseksi.
  - b) Aloituskokouksessa projektiryhmä ja ohjauskomitea keskustelevat ja sopivat väliraportin ja 7.2.2.1 kohdassa tarkoitettujen kuukausiraporttien sisällöstä ja yksityiskohtaisuudesta.

2. Projektiryhmän on annettava ohjauskomitealle väliraportti viimeistään viiden kuukauden kuluttua aloituskouksesta.
3. Tuotokset on esitettävä komissiolle ja Euroopan rautatievirastolle viimeistään kymmenen kuukauden kuluttua aloituskokouksesta.
4. Euroopan rautatieviraston on annettava komissiolle annettuja tuotoksia koskeva suositus viimeistään kahden kuukauden kuluttua niiden saamisesta.

### 7.3 Toinen vaihe – kehitystyö

Kaikkien mukana olevien toimijoiden on kehitettävä järjestelmää nykyisen YTE:n muutosten jälkeen.

### 7.4 Kolmas vaihe – käyttöönotto

Kaikkien mukana olevien toimijoiden on otettava järjestelmä käyttöön nykyisen YTE:n muutosten jälkeen.

### 7.5 Muutoksenhallinta

#### 7.5.1 Muutoksenhallintaprosessi

On suunniteltava muutoksenhallintamenettelyjä sen varmistamiseksi, että muutosten kustannukset ja edut analysoidaan asianmukaisesti ja että muutokset toteutetaan hallitusti. Euroopan rautatieviraston on määriteltävä, otettava käyttöön sekä tuettava ja hallittava näitä menettelyjä, joiden on sisällettävä:

- muutoksen perustana olevien teknisten rajoitusten tunnistaminen
- maininta siitä, kuka vastaa muutoksen toteuttamismenettelyistä
- toteutettavien muutosten validointimenettely
- muutostenhallinnan, versiojulkaisujen, siirtymän ja laajennuksen suuntaviivat.
- yksityiskohtaisten eritelmien toimittamisesta sekä laadunvarmistuksesta ja järjestelmän ominaisuuksien hallinnasta vastaavien tahojen määrittely.

Muutoksenhallintalautakunnan (CCB) on koostuttava Euroopan rautatieviraston, edustavien rautatiealan elinten, lipunmyyjien, matkustajien ja jäsenvaltioiden edustajista. Tällaisella eri osapuolten välisellä kytköksellä on varmistettava järjestelmällinen näkökulma tehtäviin muutoksiin ja kattava arvio niiden vaikutuksista. Muutoksenhallintalautakunta asetetaan aikanaan Euroopan rautatieviraston suojelukseseen.

#### 7.5.2 Euroopan rautatieviraston julkaisemia asiakirjoja koskeva erityinen muutoksenhallintaprosessi

Tämän YTE:n 4 luvussa mainitut ja tämän asetuksen liitteessä III luetellut tekniset asiakirjat (avoimiin kohtiin liittyviä standardeja lukuun ottamatta) ovat rautatieviraston direktiivin 2008/57/EY 5 artiklan 8 kohdan nojalla julkaisemia teknisiä asiakirjoja.

Euroopan rautatieviraston on laadittava näitä asiakirjoja koskeva muutoksenhallintajärjestelmä seuraavien kriteerien mukaisesti:

1. Teknisiin asiakirjoihin vaikuttavat muutospyyntöet esitetään joko kansallisten turvallisuusviranomaisten tai asetuksen (EY) N:o 881/2004 3 artiklan 2 kohdassa määriteltyjen Euroopan tasolla toimivien edustavien rautatiealan elinten tai lipunmyyjien edustajien tai sen elimen välityksellä, joka alun perin laati teknisten asiakirjojen edelläkävijöinä toimineet asiakirjat.
2. Euroopan rautatieviraston on kerättävä ja säilytettävä muutospyyntöet.

3. Euroopan rautatieviraston on esitettävä muutospyyntöjä varten perustetulle työryhmälle, joka arvioi ne ja valmistelee ehdotuksen ja liittää siihen tarvittaessa taloudellisen arvionsa.
4. Tämän jälkeen Euroopan rautatieviraston on esitettävä muutospyyntö ja siihen liittyvä ehdotus muutoksenvalvontalautakunnalle, joka joko validoi muutospyyntöä, jättää sen validoimatta tai jättää asian pöydälle.
5. Jos muutospyyntöä ei validoida, Euroopan rautatieviraston on lähetettävä pyynnön esittäjälle joko tieto hylkäämisen syystä tai muutospyyntöluonnosta koskeva lisätietopyyntö.
6. Jos muutospyyntö validoidaan, teknistä asiakirjaa on muutettava.
7. Ennen muutetun teknisen asiakirjan julkaisemista asiakirja sekä siihen liittyvä muutospyyntö ja taloudellinen arviointi on saatettava komission tietoon.
8. Komissio pitää jäsenvaltiot ajan tasalla direktiivin 2008/57/EY 29 artiklan 1 kohdan mukaisesti perustetun komitean välityksellä.
9. Teknisen asiakirjan uusi versio ja validoitu muutospyyntö on asetettava nähtäville Euroopan rautatieviraston verkkosivuille.

Jos muutoksenhallinta vaikuttaa elementteihin jotka ovat yhteiskäytössä tavaraliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan YTE:n kanssa, muutokset on tehtävä niin, että jo käyttöön otetun tavaraliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan YTE:n muutokset ovat mahdollisimman vähäisiä, jotta saavutetaan optimaaliset synergiaedut.

## 7.6 Erityistapaukset

### 7.6.1 Johdanto

Seuraavat erityismääräykset koskevat jäljempänä esitettyjä erityistapauksia:

- a) P-tapaukset eli pysyvät tapaukset
- b) T-tapaukset eli tilapäisesti voimassa olevat määräykset. Näiden osalta on suositeltavaa, että kyseinen järjestelmä saatetaan vaatimusten mukaiseksi vuoteen 2020 mennessä (tavoite, joka on ilmaistu yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 23 päivänä heinäkuuta 1996 tehdystä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä N:o 1692/96/EY <sup>(1)</sup>, sellaisena kuin se on muutettuna päätöksellä N:o 884/2004/EY <sup>(2)</sup>).

### 7.6.2 Erityistapausten luettelo

Tässä YTE:ssä ei ole määritelty mitään erityistapauksia.

## 8. SANASTO

Tämän sanaston määritelmät koskevat termien käyttöä tässä YTE:ssä.

| Termi                    | Merkitys                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Reittiä pyytävä osapuoli | Termi tarkoittaa joko<br>toimiluvan saanutta rautatieyritystä tai jäsenvaltion valtuuttamaa muuta osapuolta, joka pyrkii saamaan käytössä olevaan aikatauluun junalle reitin hoitaakseen rataliikennepalveluja alueellaan kaupallisena tai julkisena palveluna. Esimerkkejä tällaisista valtuutetuista osapuolista voivat olla viranomaiset tai muut osapuolet, joilla on sopimus pääsystä rataverkkoon<br>tai<br>tällaisten osapuolten muodostamaa kansainvälistä ryhmää, jota kutsutaan myös hakijaryhmäksi tai reittiä pyytävien osapuolten ryhmäksi. |

<sup>(1)</sup> EYVL L 228, 9.9.1996, s. 1.

<sup>(2)</sup> EUVL L 167, 30.4.2004, s. 1.

| Termi                                        | Merkitys                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|----------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ACID-periaate                                | <p>Lyhenne sanoista Atomicity (atomisuus), Consistency (oikeellisuus), Isolation (erillisyyys) ja Durability (kestävyys).</p> <p>Nämä ovat neljä kaikille toimille yhteistä ominaisuutta:</p> <p>Atomisuus: toimissa, joissa on mukana kaksi tai useampia erillisiä tietoja, sitoutetaan joko kaikki tiedot tai ei mitään niistä.</p> <p>Oikeellisuus: toimi joko luo uuden ja kelvollisen datan tilan tai, jos tapahtuu jokin virhe, kaikki data palautetaan tilaan, joka niillä oli ennen toimen aloittamista.</p> <p>Erillisyyys: käynnissä oleva toimi, joka ei vielä ole peruuttamaton, on pidettävä erillisenä muista toimista.</p> <p>Kestävyys: järjestelmän on tallennettava sitoutetut tiedot siten, että ne järjestelmän pettäessä ja käynnistyessä uudelleen ovat käytettävissä oikeassa tilassa.</p> <p>ACID-periaatteen konsepti kuvaillaan standardin ISO/IEC 10026-1:1992 osassa 4. Kaikkia näitä ominaisuuksia voidaan mitata. Yleensä kuitenkin suunnitellaan toimia hallitseva tai valvova toiminto ACID-periaatteen toteuttamiseksi. Yksi tapa saavuttaa ACID-tavoitteet hajautetussa järjestelmässä on käyttää kaksivaiheista sitoutumiskäytännöä (2PC), millä varmistetaan se, että kaikkien mukana olevien tahojen on sitouduttava toimen tekemiseen tai muussa tapauksessa mikään niistä ei sitoudu siihen, ja toimi perutaan.</p> |
| Todellinen saapumispäivä ja -aika            | Tarkoittaa liikennevälineen todellista saapumispäivää (ja -aikaa)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Arvioitu saapumispäivä ja -aika              | Tarkoittaa liikennevälineen viimeisimpään ennusteeseen perustuvaa arvioitua saapumispäivää (ja -aikaa)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Suunniteltu saapumispäivä ja -aika           | Tarkoittaa liikennevälineen aikataulun mukaista saapumispäivää (ja -aikaa)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Odotettavissa oleva saapumisen viivästyminen | Tarkoittaa arvioidun ja aikataulun mukaisen saapumispäivän ja -ajan eroa                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Saapumisen todellisen viivästyminen          | Tarkoittaa todellisen ja aikataulun mukaisen saapumispäivän ja -ajan eroa                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Harkinnan mukaan                             | Tarkoittaa, että rautatieyritys voi päättää asian kokemuksensa ja tarpeidensa perusteella.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Varausjärjestelmä                            | Tarkoittaa sähköistä järjestelmää, jossa ylläpidetään luetteloa kuljetuspalveluista, joita varten kuljetuspalvelujen tarjoajat valtuuttavat jakeluyhtiöt kirjoittamaan matkustusasiakirjoja.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Varausten hoitaja                            | Tarkoittaa varausjärjestelmää hoitavaa yhtiötä. Voi olla kuljetusyhtiö.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Valtuutettu julkinen elin                    | Tarkoittaa viranomaista, jolla on lakisääteinen velvollisuus tai oikeus tarjota yleisölle matkatietoja, sekä myös viranomaista, joka vastaa asetuksen (EY) N:o 1371/2007 täytäntöönpanosta asetuksen 30 artiklan 1 kohdan nojalla.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Käytettävyys                                 | Viittaa tietoihin (kuljetuspalvelusta, tarjoustyypistä, tariffista, muusta palvelusta), jotka matkustaja voi todellisuudessa saada käyttöönsä tietyinä ajankohtana tietyn junan osalta. Termiä ei pidä sekoittaa tarjoukseen (kuljetuspalvelusta, tarjoustyypistä, tariffista, muusta palvelusta), joka ilmaisee, että niitä tarjotaan alustavan suunnittelun pohjaksi, mutta ne saattavat olla loppuunmyytyjä eivätkä siksi ole matkustajan käytettävissä tietyinä ajankohtana tietyn junan osalta.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Perusparametri                               | Tarkoittaa kaikkia sääntömääräisiä, teknisiä tai käyttöön liittyviä seikkoja, jotka ovat erittäin tärkeitä yhteentoimivuuden kannalta ja jotka edellyttävät 21 artiklan 2 kohdassa esitetyn menettelyn mukaista päätöstä ennen kuin yhteinen edustuselin voi laatia YTE-luonnosta.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Varaus (myynti)                              | Tarkoittaa lipun myyntiä varauksen kera tai ilman sitä                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Kuljetusyhtiö                                | Tarkoittaa rautatieyritystä, jonka kanssa matkustaja on tehnyt kuljetussopimuksen, tai sarjaa peräkkäisiä rautatieyrityksiä, joita tällainen sopimus sitoo.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

| Termi                                    | Merkitys                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Yhteiskuljetusyhtiö                      | Tarkoittaa kuljetusyhtiötä, joka yhteistyösopimuksen nojalla toimii yhdessä yhden tai useamman muun kuljetusyhtiön kanssa kuljetuspalvelun hoitamiseksi.                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Yksinomainen kuljetusyhtiö               | Tarkoittaa kuljetusyhtiötä, joka hoitaa kuljetuspalvelun muista kuljetusyriyksistä riippumattomana.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Kanava                                   | Tarkoittaa menetelmää (kuten lipputoimiston automaattia, junassa olevaa tietovälinettä, julkisia verkkopalveluja, puhelinmyyntiä, matkaviestimillä ostettavia lippuja), jonka avulla rautatieyrittäjä tarjoaa palvelua (tietoja, lipunmyyntiä, lipun hinnan palautuksia, vastauksia valituksiin jne.) matkustajalle.                                                                                                                                  |
| Matkustajavaunun tunnistus               | Tarkoittaa matkustajavaunun yksilöllistä tunnusnumeroa.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Komissio                                 | Tarkoittaa Euroopan komissiota.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| COTS-tuote                               | Lyhenne sanoista Commercial Off-the-Shelf Products. Tarkoittaa kaupallisesti ”suoraan hyllystä” valmiina saatavaa tuotetta.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Asiakas                                  | Tarkoittaa henkilöä, joka aikoo ostaa, on ostamassa tai on ostanut rautatieyrittäjän tarjoaman tuotteen itselleen tai muille. Voi siksi olla eri asia kuin matkustaja (ks. matkustaja).                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Salauksen purku                          | Tarkoittaa salatun datan muuntamista takaisin alkuperäiseen muotoonsa.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Viivästyminen                            | Tarkoittaa aikaeroa matkustajan aikataulun mukaisen saapumisajan ja todellisen tai odotettavissa olevan saapumisajan välistä ajallista erotusta.                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Poikkeama                                | Tarkoittaa toiminnan tapahtumista edellä tai jäljessä sovitusta aikataulusta.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Todellinen lähtöpäivä/-aika              | Tarkoittaa kuljetusvälineen lähdön päivämäärää (ja kellonaikaa).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Arvioitu lähtöpäivä/-aika                | Tarkoittaa kuljetusvälineen viimeisimpään ennusteeseen perustuvaa arvioitua lähtöpäivää (ja kellonaikaa).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Suunniteltu lähtöpäivä/-aika             | Tarkoittaa kuljetusvälineen aikataulun mukaista lähtöpäivää (ja kellonaikaa).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Direktiivi 2008/57/EY                    | Tarkoittaa rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä 17 päivänä kesäkuuta 2008 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2008/57/EY.                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Lähdön todellinen viivästyminen          | Tarkoittaa todellisen ja aikataulun mukaisen lähtöpäivän ja -kellonajan eroa                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Lähdön odotettavissa oleva viivästyminen | Tarkoittaa lähtöpäivän ja -kellonajan ja ennakoitun lähtöpäivän ja -kellonajan eroa                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Näyttö                                   | Tarkoittaa dynaamista näyttölaitetta, joka sijaitsee joko asemalla tai junan ulko- tai sisäpuolella ja joka on tarkoitettu matkustajille tiedottamiseen.                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Jakeluyhtiö                              | Tarkoittaa yritystä, joka tarjoaa lippujen kirjoittajille oikeudelliset ja tekniset valmiudet rautatieyritysten tarjoamien tuotteiden myymiseen tai niiden ostomahdollisuuden tarjoamiseen matkustajille verkkopalvelujen välityksellä. Tämän lisäksi jakeluyhtiö voi tarjota lippujen kirjoittajille palveluja kokoamalla muiden kuljetusyhtiöiden hoitamia osuuksia matkustajan tarvitsemaksi kokonaismatkaksi. Jakeluyhtiö voi olla kuljetusyhtiö. |
| Kotimaan matka                           | Tarkoittaa matkustajan junamatkaa, jossa ei ylitetä jäsenvaltion rajaa.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Rautateiden kotimaan henkilöliikenne     | Tarkoittaa rautateiden henkilöliikennettä, jossa ei ylitetä jäsenvaltion rajaa.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Salaus                                   | Tarkoittaa datan koodausta salausta varten.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| ERA                                      | Ks. Euroopan rautatievirasto.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |



| Termi                                | Merkitys                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Olennot vaativuudet                  | Tarkoittaa kaikkia direktiivin 2008/57/EY liitteessä III mainittuja edellytyksiä, jotka Euroopan laajuisten rautatiejärjestelmän, osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden, liitännät mukaan lukien, on täytettävä.                                                                                                                                                               |
| ETA                                  | Lyhenne sanoista Estimated Time of Arrival. Junan arvioitu saapumisaika asemalle.                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| ETH                                  | Lyhenne sanoista Estimated Time of Handover. Junan arvioitu luovutusaika infrastruktuurin haltijalta toiselle.                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| ETI                                  | Lyhenne sanoista Estimated Time of Interchange. Junan arvioitu vaihtoaika rautatieyhteykseltä toiselle.                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Euroopan rautatievirasto             | Tarkoittaa Euroopan rautatieviraston perustamisesta 29 päivänä huhtikuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 881/2004 nojalla perustettua Euroopan rautatievirastoa.                                                                                                                                                                                          |
| Lipun hinta                          | Tarkoittaa kuljetuksesta tai palvelusta perittävää maksua.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Ennuste                              | Tarkoittaa parasta käytettävissä olevaa arviota tietyistä tapahtumista (esim. junan saapumis-, lähtö- tai ohikulkuaikasta).                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Ennustepiste                         | Tarkoittaa kohdepistettä, jota annettu ennuste koskee. Voi liittyä saapumiseen, lähtöön, ohikulkuihin tai luovuttamiseen.                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Rautateiden ulkomaan henkilöliikenne | Tarkoittaa rautatiematkaa, jonka matkustaja osti yhdessä maassa ja joka tapahtuu toisessa maassa.                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Ulkomaan myynti                      | Tarkoittaa sitä, että junalipun myy muu lipun kirjoittaja kuin joku niistä kuljetusyhtiöistä, jotka käyttävät junaa, jossa lippu käytetään. Lipun kirjoittaja sijaitsee muualla kuin kuljetusyhtiöiden kotimaassa.                                                                                                                                                                           |
| FTP                                  | Lyhenne sanoista File Transfer Protocol. Tiedostonsiirtoprotokolla.<br>Protokolla, jonka avulla voidaan siirtää tiedostoja TCP/IP-verkossa olevien tietokonejärjestelmien välillä.                                                                                                                                                                                                           |
| Tilauksen täyttämisen                | Tarkoittaa prosessia, jolla ostettu tuote toimitetaan asiakkaalle.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Yleiset kuljetusehdot                | Tarkoittaa kuljetusyhtiön yleisiä ehtoja tai tariffeja, jotka ovat lainvoimaisia jokaisessa jäsenvaltiossa ja joista on kuljetussopimuksen tekemisen myötä tullut olennainen osa sitä.                                                                                                                                                                                                       |
| Junan, jossa on paikkalippupakko     | Tarkoittaa junaa, johon matkustaja pääsee vain ostettuaan matkalipun, joka sisältää myös paikkalipun.                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Luovutuspiste                        | Tarkoittaa pistettä, jossa vastuu siirtyy yhdeltä infrastruktuurin haltijalta toiselle.                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| HTTP                                 | Lyhenne sanoista Hypertext Transfer Protocol. Verkkoprotokolla.<br>Asiakas-palvelinprotokolla, jolla muodostetaan yhteys internetissä oleviin palvelimiin.                                                                                                                                                                                                                                   |
| Infrastruktuurin haltija (IM)        | IM on lyhenne sanoista Infrastructure Manager. Tarkoittaa mitä tahansa elintä tai yritystä, joka on vastuussa erityisesti rautateiden infrastruktuurin rakentamisesta ja ylläpidosta. Tämä voi käsittää myös infrastruktuurin valvonta- ja turvajärjestelmien hallinnoinnin. Verkkoa tai verkon osaa koskevat infrastruktuurin haltijan tehtävät voidaan antaa eri elimille tai yrityksille. |
| IM                                   | Ks. infrastruktuurin haltija.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Integrated Reservation Tickets – IRT | Termillä tarkoitetaan junalippua, jonka käyttö on mahdollista vain tietyssä junassa tai tietyyn aikaan. IRT-lippuja voidaan myydä vain myyntipäätteen ja junan varauksia hoitavan varausjärjestelmän välisellä online-verkkotapahtumalla.                                                                                                                                                    |

| Termi                                      | Merkitys                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|--------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vaihto kuljetusyhtiöltä toiselle           | Tarkoittaa hallinnan siirtymistä yhdeltä rautatieyhtiöltä toiselle toimintaan, turvallisuuteen ja vastuuseen liittyvistä käytännön syistä. Esimerkkejä: <ul style="list-style-type: none"> <li>— perättäisiä kuljetusosuuksia hoitavat rautatieyritykset</li> <li>— junat, joita hoitaa sijaiskuljetusyhtiö</li> <li>— tiedonsiirto eri rautatieyritysten välillä.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                 |
| Vaihtopiste                                | Tarkoittaa paikkaa, jossa junan hallinta siirretään rautatieyritykseltä toiselle. Kulussa olevasta junasta puhuttaessa seuraavan matkaosuuden reitin omistava rautatieyritys ottaa vastuun junasta toiselta rautatieyritykseltä.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Välipiste                                  | Tarkoittaa paikkaa, joka määrittelee matkaosuuden alku- tai päätepisteen. Tämä voi esimerkiksi olla vaihto-, luovutus- tai käsittelypiste.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Rautateiden kansainvälinen henkilöliikenne | Tarkoittaa rautateiden henkilöliikennettä, jossa ylitetään vähintään yhden jäsenvaltion raja.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Kansainvälinen matka                       | Tarkoittaa matkustajan rautateitse tekemää matkaa, jossa ylitetään vähintään yhden jäsenvaltion raja.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Kansainvälinen myynti                      | Tarkoittaa lipun myymistä kansainväliselle matkalle.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Yhteentoimivuuden osatekijä                | Tarkoittaa sellaista osajärjestelmään kuuluvan tai siihen liitettäväksi tarkoitettua laitteen perusosaa, perusosien ryhmää, osakokonaisuutta tai kokonaisuutta, josta Euroopan laajuisen rautatieverkon yhteentoimivuus riippuu suoraan tai epäsuorasti. Osatekijän käsite kattaa aineellisten esineiden lisäksi myös aineettomat hyödykkeet, kuten tietokoneohjelmat.                                                                                                                                                                                                                                        |
| IP                                         | Lyhenne sanoista Internet Protocol. Internetprotokolla.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Lipun kirjoittaja                          | Tarkoittaa yritystä, joka myy lipun ja saa siitä maksun. Voi olla kuljetusyhtiö ja/tai jakeluyhtiö. Lipussa on sen kirjoittavan yrityksen nimi ja mahdollisesti logo.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Matka                                      | Tarkoittaa matkustajan (tai usean yhdessä matkustavan matkustajan) siirtymistä paikasta A paikkaan B.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Matkan suunnitteluväline                   | Tarkoittaa tietoteknistä järjestelmää, joka kykenee ehdottamaan matkaratkaisuja. Matkaratkaisu syntyy, kun yksi tai useampia kaupallisia kuljetuspalveluita vastaa vähintään kysymykseen "Miten pääsen paikasta A paikkaan B niin, että matka alkaa/päätyy tiettyinä päivinä ja tiettyyn kellonaikaan?". Kysymys voi sisältää tarkempia lisämääreitä, kuten "nopeimmalla tavalla", "edullisimmin", "ilman junanvaihtoa" jne. Matkustaja voi itse rakentaa matkaratkaisunsa käyttäen hyväkseen erilaisia tietolähteitä, tai matkan suunnitteluväline voi tarjota ratkaisun matkustajalle.                      |
| Haltija                                    | Tarkoittaa henkilöä, joka kulkuneuvon omistajana tai sen käyttöön oikeutettuna hyödyntää sitä kaupallisesti pysyvällä tavalla kuljetusvälineenä ja on merkitty haltijaksi liikkuvan kaluston rekisteriin.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Veturin tunniste                           | Tarkoittaa vetoyksikön yksiselitteistä tunnistenumeroa.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Antaa käyttöön                             | Tarkoittaa tietojen tai datan julkaisemista niin, että niiden käyttöä saatetaan rajoittaa.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Matkaan oikeuttava tunnus                  | Viittaa tilauksen täyttämistapaan, missä asiakas tekee ostoksensa etukäteen (esim. kottona) ja saa vain vahvistusviestin, tavallisesti viitenumeron kera. Tämäntyyppistä myyntiä harjoittava yritys antaa lippujen käyttöä valvovalle organisaatiolle luettelon kaikista tiettyyn junaan päästettävistä matkustajista (ja vastaavista viitenumeroista). Matkustaja yksinkertaisesti ilmoittaa lippujen käyttöä valvovalle organisaatiolle haluavansa nousta junaan ennen junan lähtöä / sen jälkeen. Lippujen käyttöä valvova organisaatio tarkistaa, onko matkustajalla oikeus nousta junaan / olla junassa. |

| Termi                        | Merkitys                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Markkinahinta                | Ks. paikkamaksun sisältävä hinta.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Metadata                     | Yksinkertaistettuna metadata on dataa koskevaa dataa. Se kuvaa yrityksen tietojärjestelmissä olevan datan, ohjelmistopalvelut ja muut komponentit. Esimerkkejä erityyppisistä metadatoista ovat standardin datamäärittelyt, sijaintia ja reititystä koskevat tiedot sekä yhteiskäytössä olevan datan jakelua koskevan synkronoinnin hallinta.                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Ilmoitetut laitokset         | Tarkoittaa elimiä, joiden tehtävänä on yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointi tai osajärjestelmien EY-tarkastusmenettelyn suorittaminen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| NRT-juna                     | Tarkoittaa junaa, jota varten matkustajan on ostettava NRT-lippu, kun kyse on kansainvälisestä tai ulkomaan myynnistä.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| NRT                          | Lyhenne sanoista Non Integrated Reservation. Kyseessä on menettely, jossa lipun kirjoittaja voi kirjoittaa lipun paikallisesti ilman verkkoyhteyttä varausjärjestelmään. NRT-liput ovat aina avoimia lippuja, eli kuljetussopimus on voimassa missä tahansa lippuun merkityllä reitillä liikennöivässä NRT-junassa lipulle määritellyn voimassaoloajan. NRT-lipun kirjoittamista varten kirjoittaja tarvitsee luettelon matkaosuuksista ja yhden tai useamman taulukon, jossa on eri matkoja vastaavat hintatiedot. Paikkavaraukset voidaan myös maksaa lipun yhteydessä (joissain tapauksissa se on myös pakollista). |
| Tarjous                      | Ks. käytettävyys                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Virallinen verkkosivusto     | Tarkoittaa yhtiön julkista verkkosivustoa, jolla asiakkaille annetaan kaupallisia tietoja. Verkkosivuston on oltava Web-sisällön saavutettavuusohjeiden mukaisesti koneellisesti luettavissa.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Yhteinen tiedonvälityspiste  | Rautateiden infrastruktuurin haltijoiden kansainvälisen yhteistyön tuloksena rautateiden asiakkaille tarjottava yksi yhteyspiste, joka on tarkoitettu seuraavia toimia varten:<br>määriteltyjen reittien tilaaminen kansainvälistä tavaraliikennettä varten,<br>junan kulun seuraaminen,<br>yleensä myös radankäytön laskuttaminen infrastruktuurin haltijoiden puolesta.                                                                                                                                                                                                                                              |
| Matkustaja                   | Tarkoittaa henkilöä, joka aikoo tehdä, on tekemässä tai on tehnyt matkan käyttäen yhden tai useamman rautatieyrityksen kuljetus- ja muita palveluja.<br>Voi olla eri asia kuin asiakas (ks. asiakas).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Reitti                       | Tarkoittaa infrastruktuurikapasiteettia, joka tarvitaan junan kuljettamisessa kahden pisteen välillä tietyssä aikana (ajan ja paikan suhteen määritelty reitti)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Reitin numero                | Tarkoittaa määritellyn reitin numeroa.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Maksu                        | Tarkoittaa varojen siirtoa osapuolelta (kuten asiakkaalta) toiselle (kuten jakeluyhtiölle). Maksu suoritetaan yleensä vastikkeena kuljetuksen tai palvelun suorittamisesta.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Vertaisperiaate              | Tarkoittaa tiettyä järjestelmien ja sovellusten tyyppiä, jossa käytetään hajautettuja resursseja kriittisen toiminnan hajautettuun toteuttamiseen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Liikuntarajoitteinen henkilö | Tarkoittaa henkilöä, jonka liikkuvuutta kuljetuspalveluja käytettäessä rajoittaa jokin fyysinen vamma (aisteihin tai liikuntaelimiin liittyvä, pysyvä tai tilapäinen), kehitysvammaisuus tai henkinen vajavaisuus tai jokin muu vamma tai ikä ja jonka tilanne vaatii erityistä huomioon ottamista ja kaikille matkustajille tarjottavan palvelun mukauttamista kyseisen henkilön erityistarpeisiin.                                                                                                                                                                                                                   |
| Laituri                      | Tarkoittaa aseman aluetta, jossa nouseaan junasta/junaan.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Alkuperäistiedot             | Perustiedot, joka sisällytetään viesteihin viitetietona tai johdetun datan toimivuuden ja laskemisen perustaksi.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| PRM                          | Ks. Liikuntarajoitteinen henkilö.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

| Termi                                   | Merkitys                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Tuote                                   | Tarkoittaa tietäntyyppistä junaa, jossa on määrätty palvelut (esim. suurnopeusjuna, polkupyörien kuljetustilat, paikkoja liikuntarajoitteisille henkilöille, lepotuolipaikoilla ja/ tai makuupaikoilla varustettuja vaunuja, ravintolavaunuja, noutoruokapalveluja jne.), joihin liittyvät tietyt hinnat ja mahdollisesti erikoisehdot.                                                                     |
| Julkaista                               | Tarkoittaa tietojen tai datan julkaisemista niin, että niiden käyttöä ei rajoiteta.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Rautatiejärjestelmä                     | Tarkoittaa (esim. "Euroopan laajuinen rautatiejärjestelmä") liitteessä I (direktiivi 2008/57/EY) kuvattua rakennelmaa, joka koostuu Euroopan laajuisen kuljetusjärjestelmän radoista ja kiinteistä laitteistoista, jotka on rakennettu tai parannettu tavanomaista rautatieliikennettä ja yhdistelmäliikennettä varten, sekä kyseisellä infrastruktuurilla kulkemaan suunnitellusta liikkuvasta kalustosta. |
| Rautatieyritys                          | Tarkoittaa yksityistä tai julkista yritystä, jolla on yhteisön voimassa olevan lainsäädännön mukainen lupa ja joka päätoimenaan harjoittaa rautateiden tavara- ja/ tai matkustajaliikennettä ja joka on velvollinen huolehtimaan vetopalveluista; tähän kuuluvat myös yksinomaan vetopalveluja tarjoavat yritykset.                                                                                         |
| Säännölliset ja lyhytaikaiset prosessit | Säännöllinen tarkoittaa prosessia, joka toteutetaan vähintään seitsemän päivän väliajoin. Lyhytaikainen tarkoittaa prosessia, joka toteutetaan enintään seitsemän päivän väliajoin.                                                                                                                                                                                                                         |
| Ilmoittautumispiste                     | Tarkoittaa joko ohikulkupisteitä, joita infrastruktuurin haltija käyttää junan kulkua koskevien tietojen tarjoamiseen (pelkästään), tai pisteitä, joissa ennusteet tehdään.                                                                                                                                                                                                                                 |
| Kuvaustietokanta                        | Kuvaustietokanta on samantapainen kuin tietokanta ja datahakemisto, mutta tavallisesti se sisältää kattavan tiedonhallintajärjestelmäympäristön. Siinä on oltava datarakenteiden kuvaukset (eli oliot ja elementit) sekä yritystä kiinnostava metadata, datanäkymät, -raportit ja -järjestelmät.                                                                                                            |
| Varaus                                  | Tarkoittaa paperilla tai sähköisessä muodossa olevaa vahvistusta oikeudesta palveluun (kuljetukseen tai avustamiseen) aiemmin vahvistetun henkilökohtaisen kuljetusjärjestelyn mukaisesti.                                                                                                                                                                                                                  |
| Varausjärjestelmä                       | Tarkoittaa tietokonejärjestelmää, jota käytetään matkustamiseen liittyvien tietojen tallentamiseen ja hakemiseen ja siihen liittyvien tapahtumien hoitamiseen. Varausjärjestelmä kykenee pitämään varaustilanteen ajan tasalla tosiaikaisesti, ja sitä voivat käyttää edustajat/välittäjät eri puolilla maailmaa.                                                                                           |
| Välittäjä                               | Tarkoittaa henkilöä tai yritystä, joka myy asiakkaalle lipun ilman rautatiepalveluja koskevaa varausta tai sen kanssa. Välittäjä voi olla rautatieyritys (edustaja) tai valtuutettu matkatoimisto.                                                                                                                                                                                                          |
| Reitti                                  | Tarkoittaa maantieteellistä matkaa lähtöpisteestä määränpäähän.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Reittiosuus                             | Tarkoittaa reitin osaa.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| RU                                      | Lyhenne sanoista Railway Undertaking. Ks. rautatieyritys.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Myynti                                  | Ks. varaus.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Palvelu                                 | Ks. kuljetuspalvelu.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Palveluntarjoaja                        | Tarkoittaa osapuolta, joka tarjoaa joitain matkustajien kuljetukseen liittyviä palveluja.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| On tehtävä                              | Tarkoittaa, että kyseinen eritelmän vaatimus on ehdoton.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Lyhyen aikavälin prosessit              | Ks. säännölliset ja lyhytaikaiset prosessit.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

| Termi                                       | Merkitys                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|---------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Lyhyellä varoitustajalla tehty reittipyynnö | Direktiivin 2001/14/EY 23 artiklan mukainen yksittäinen pyyntö, joka koskee lisäkuljetustarvetta tai lisätoimintatarvetta.                                                                                                                                                                                                                                              |
| SQL                                         | Lyhenne sanoista Structured Query Language.<br>IBM:n kehittämä ja myöhemmin ANSI:n ja ISO:n standardoima kieli, jota käytetään relaatiotietokantojen luomisessa ja hallinnassa sekä tietojen hakemisessa niistä.                                                                                                                                                        |
| Sidosryhmät                                 | Kaikki henkilöt ja organisaatiot, joilla on kohtuullinen intressi rautatiepalvelujen toimitamiseen, esim. seuraavat:<br>— rautatieyritys<br>— veturin tarjoaja<br>— matkustajavaunun tarjoaja<br>— kuljettajan / junan miehistön tarjoaja<br>— infrastruktuurin haltija<br>— kalustopäällikkö<br>— junalautan hoitaja<br>— työntekijät<br>— lipunmyyjä<br>— matkustaja. |
| Asema                                       | Tarkoittaa rautatieasemapaikkaa, jossa henkilöjuna voi aloittaa matkan, pysähtyä tai päättää matkan.                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Asemapäällikkö                              | Tarkoittaa jäsenvaltion organisatorista yksikköä, jolle on annettu vastuu rautatieaseman hoitamisesta ja joka voi olla infrastruktuurin haltija.                                                                                                                                                                                                                        |
| Sijaiskuljetusyhtiö                         | Tarkoittaa rautatieyritystä, joka ei ole tehnyt kuljetussopimusta matkustajan kanssa mutta jonka tehtäväksi sopimuksen tehnyt rautatieyritys on uskonut rautatiekuljetuksen suorittamisen kokonaan tai osittain.                                                                                                                                                        |
| Tariffi                                     | Tarkoittaa määrättyjä tiettyyn junaan myytävien lippujen hintoja tiettyinä päivinä tietyille matkan osalle. Tariffeja voidaan ryhmitellä eri luokkiin (kuten yleiset tariffit, ryhmätariffit jne.).                                                                                                                                                                     |
| TCO                                         | Lyhenne sanoista Ticket Controlling Organisation. Lippujen käyttöä valvova organisaatio. Kyseessä on organisaatio, jolla on valtuudet lippujen tarkastamiseen. Yleensä kuljetusyhtiö. Tarvittaessa TCO:n on tarkoitus toimittaa jakeluyhtiöille lippujen kotona tulostamiseen tarvittavat turvavarmenteet.                                                              |
| Tekninen asiakirja                          | Tarkoittaa mitä tahansa Euroopan rautatieviraston direktiivin 2008/57/EY 5 artiklan 8 kohdan nojalla julkaisemaa teknistä asiakirjaa.                                                                                                                                                                                                                                   |
| Yhteentoimivuuden tekninen eritelmä         | Tarkoittaa direktiivin 2008/57/EY mukaisesti hyväksytyjä osajärjestelmiä tai niiden osia koskevia eritelmiä, joiden tarkoitus on varmistaa olennaisten vaatimusten täyttyminen ja Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus.                                                                                                                              |
| TETA                                        | Lyhenne sanoista Train Estimated Time of Arrival. Ks. junan arvioitu saapumisaika.                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Kolmas osapuoli                             | Tarkoittaa mitä tahansa julkista tai yksityistä yritystä, joka ei ole rautatieyritys tai infrastruktuurin haltija ja joka tarjoaa lisäpalveluja palveluihin/kuljetuspalveluihin tai niiden yhteydessä.                                                                                                                                                                  |
| Suora lippu                                 | Tarkoittaa lippua tai lippuja, jotka edustavat yhden tai useamman rautatieyrityksen tarjoamia perättäisiä rautatiepalveluja koskevaa kuljetussopimusta.                                                                                                                                                                                                                 |
| Lippu                                       | Tarkoittaa aineellista tai aineetonta rekisteröityä merkintää, joka antaa matkustajalle sopimukseen perustuvan oikeuden käyttää yhden tai useamman rautatieyrityksen tarjoamia kaupallisia kuljetuspalveluja.                                                                                                                                                           |
| Lähtiessä noudettava lippu                  | Tarkoittaa tilauksen täyttämistapaa, jossa asiakas tekee ostoksensa etukäteen (esim. kotona) ja saa lippunsa lähtöasemalla lipunmyyntiluukulta tai lipunmyyntiautomaatista.                                                                                                                                                                                             |

| Termi                                  | Merkitys                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Lipunmyyjä                             | Tarkoittaa mitä tahansa rautatien kuljetuspalvelujen välittäjää, joka tekee kuljetussopimuksia ja myy lippuja rautatieyrityksen puolesta tai omaan laskuunsa.                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Aikataulu                              | Tarkoittaa kaupallisten kuljetuspalvelujen luetteloa, jonka rautatieyritys julkaisee tietyin väliajoin.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| TOD                                    | Lyhenne sanoista Ticket On Departure. Ks. lähtiessä noudettava lippu.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Matkanjärjestäjä                       | Tarkoittaa direktiivin 90/314/ETY 2 artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitettua muuta järjestäjää tai välittäjää kuin rautatieyritys.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Junan arvioitu saapumisaika            | Tarkoittaa junan arvioitua saapumisaikaa tiettyyn pisteeseen, kuten luovutuspisteeseen, vaihtopisteeseen tai määränpäähän.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Junareitti                             | Tarkoittaa junan ajan ja paikan suhteen määriteltyä reittiä.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Junan kulku keskeytynyt                | Tarkoittaa, että junan kulun jatkumisesta ei ole tietoa vallitsevien paikallisten olosuhteiden vuoksi ja osapuolten näkemyksen mukaan. Jos viivästyksen kesto on tiedossa, infrastruktuurin haltija lähettää junan kulkua koskevan ennusteen sisältävän viestin.                                                                                                                                                                                          |
| Euroopan laajuinen rautatiejärjestelmä | Tarkoittaa direktiivin 2008/57/EY liitteessä I kuvattua rautatiejärjestelmää.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Kuljetussopimus                        | Tarkoittaa rautatieyrityksen tai lipunmyyjän ja matkustajan välillä tehtyä vastikkeellista tai vastikkeetonta kuljetussopimusta yhden tai useamman rautatiepalvelun tarjoamisesta.                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Kuljetustapa                           | Tarkoittaa matkustajien kuljettamiseen kykenevää kulkuneuvotyyppiä yleisesti (juna, lentokone, linja-auto jne.).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Kuljetuspalvelu                        | Tarkoittaa julkisen palvelusopimuksen alaista kaupallista kuljetuspalvelua, joka yhdistää kaksi tai useampaa paikkaa ja jonka rautatieyritys tarjoaa julkaistun aikataulun mukaisesti. Kuljetuspalvelu suoritetaan yleensä määritellyn kuljetusmuodon mukaisena.                                                                                                                                                                                          |
| Kuljetuspalvelun tarjoaja              | Tarkoittaa mitä tahansa yksityistä tai julkista yhtiötä, jolla on oikeus kuljettaa matkustajia kotimaan tai kansainvälisessä henkilöliikenteessä. Kuljetuspalvelun tarjoaja hyväksyy jakeluyhtiönsä valtuutetuissa myyntipisteissä kirjoitetut matkustusasiakirjat. Se hoitaa sopimuskuljettajan tehtävää matkustajan tekemässä kuljetussopimuksessa. Kuljetuspalvelun suorittaminen voidaan osittain tai kokonaan uskoa sijaiskuljetusyhtiön tehtäväksi. |
| TSI                                    | Lyhenne sanoista Technical Specification for Interoperability. Ks. yhteentoimivuuden tekninen eritelmä.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| XML                                    | Lyhenne sanoista Extended Mark-up Language.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| XQL                                    | Lyhenne sanoista Extended structured Query Language.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

## LIITE II

## AVOINTEN KOHTIEN LUETTELO

Seuraavat avoimet kysymykset on tunnistettu direktiivin 2008/57/EY 5 artiklan 6 kohdan mukaisesti:

| Kohta    | Avoimet kohdat                                                                                                                                                      |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4.2.2.1. | Kotimaan myyntiin tarkoitettujen tariffitietojen käsittelyä ja siinä käytettäviä tietoja koskeva tekninen asiakirja                                                 |
| 4.2.10.  | Tuotteiden jakeluun liittyvien turvaelementtien käsittelyä koskeva standardi                                                                                        |
| 4.2.11.2 | "Lähtiessä noudettavaa lippua" ja "matkaan oikeuttavaa tunnusta" koskeva eurooppalainen standardi                                                                   |
| 4.2.11.3 | Tekninen asiakirja tai standardi suorista tilauksen täyttämistavoista, jotka liittyvät lippuun ja/tai varaukseen sekä käytettyyn välineeseen kotimaan myynnissä     |
| 4.2.11.4 | Tekninen asiakirja tai standardi välillisistä tilauksen täyttämistavoista, jotka liittyvät lippuun ja/tai varaukseen sekä käytettyyn välineeseen kotimaan myynnissä |
| 4.2.22   | Standardi, joka koskee lippujen hintatietojen vaihtoa, kun kuljetus liittyy muihin kuljetusmuotoihin                                                                |

## LIITE III

## LUETTELO TÄSSÄ YTE:SSÄ MAINITUISTA TEKNISISTÄ ASIAKIRJOISTA

| Viite        | Nimi                                                                                                                                                                       |
|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| B.1. (V1.1)  | Kansainväliseen tai ulkomaan myyntiin tarkoitettujen tariffitietojen tietokoneistettu luonti ja vaihto – NRT-liput                                                         |
| B.2. (V1.1)  | Kansainväliseen tai ulkomaan myyntiin tarkoitettujen tariffitietojen tietokoneistettu luonti ja vaihto – IRT-liput                                                         |
| B.3. (V1.1)  | Kansainväliseen tai ulkomaan myyntiin tarkoitettujen tietojen tietokoneistettu luonti ja vaihto – Erikoistarjoukset                                                        |
| B.4. (V1.1)  | Aikataulutietojen vaihtoa koskevien EDIFACT-viestien toteuttamista koskevat ohjeet                                                                                         |
| B.5. (V1.1)  | Istuma- ja makuupaikkojen sähköinen varaaminen ja matkustusasiakirjojen tuottaminen sähköisesti – Viestien vaihtaminen                                                     |
| B.6. (V1.1)  | Istuma- ja makuupaikkojen sähköinen varaaminen ja kuljetusasiakirjojen tuottaminen sähköisesti (RCT2-standardit)                                                           |
| B.7. (V1.1)  | Rautatielippujen kotitulostus                                                                                                                                              |
| B.8. (V1.1)  | Rautatieyritysten, infrastruktuurin haltijoiden ja muiden rautatiekuljetusketjussa mukana olevien yhtiöiden standardin mukaiset numerotunnukset                            |
| B.9. (V1.1)  | Paikkojen standardin mukaiset numerotunnukset                                                                                                                              |
| B.10 (V1.1)  | Palvelujen varaaminen sähköisesti liikuntarajoitteisille henkilöille – Viestien vaihto                                                                                     |
| B.30. (V1.1) | Suunnitelma – henkilöliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan YTE:n mukaista rautatieyrityksen/rataverkon haltijan viestintää varten tarvittavien tietueiden luettelo |



## LIITE IV

**KANSAINVÄLISEEN TAI ULKOMAAN MYYNTIIN TARKOITETTujen TARIFFIEN LUETTELO****C.1 NRT-tariffit**

NRT-tariffien pääasiallisen sisällön on oltava seuraava:

- sarjat
- tuotteet
- palvelut
- kuljetusyhtiöiden tunnukset
- lippujen hintataulukot
- asemaluettelo.

NRT-tariffien on oltava käytettävissä vähintään kolme kuukautta ennen niiden voimaantuloa.

**C.2 IRT-tariffit**

IRT-tariffien pääasiallisen sisällön on oltava seuraava:

- tariffit
- tariffimuutokset
- markkinahintojen yhteydessä käytettävät kortit
- poikkeustyytit
- myyntiehdot
- myynnin jälkeisten palvelujen ehdot
- lippujen hintataulukot
- asema-/vyöhykeluettelo.

IRT-tariffien on oltava käytettävissä etukäteen myyntiehtojen mukaisesti.

**C.3 Erityistariffit**

Erityistariffitietojen pääasiallisen sisällön on oltava seuraava:

- tiedot tarjouksesta ja sen ehdoista
- lippuhinnat
- lisäpalvelut
- oikeudet
- matkustajien / mukana seuraavien matkustajien määrä ja luokat
- alennustyytit
- poikkeustyytit
- myyntiehdot
- myynnin jälkeisten palvelujen ehdot

— varausmaksut

— sarjat

— junat, niiden luokat ja niissä olevat palvelut.

Erityistariffien on oltava käytettävissä etukäteen myyntiehtojen mukaisesti.

---

**KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) N:o 455/2011,****annettu 11 päivänä toukokuuta 2011,****kiinteistä tuontiarvoista tiettyjen hedelmien ja vihannesten tulohinnan määrittämiseksi**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon maatalouden yhteisestä markkinajärjestelystä ja tiettyjä maataloustuotteita koskevista erityissäännöksistä (yhteisiä markkinajärjestelyjä koskeva asetus) 22 päivänä lokakuuta 2007 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1234/2007 <sup>(1)</sup>,ottaa huomioon neuvoston asetusten (EY) N:o 2200/96, (EY) N:o 2201/96 ja (EY) N:o 1182/2007 soveltamissäännöistä hedelmä- ja vihannsalalla 21 päivänä joulukuuta 2007 annetun komission asetuksen (EY) N:o 1580/2007 <sup>(2)</sup> ja erityisesti sen 138 artiklan 1 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

Asetuksessa (EY) N:o 1580/2007 säädetään Uruguayn kierroksen monenvälisten kauppaneuvottelujen tulosten soveltamiseksi perusteista, joiden mukaan komissio vahvistaa kolmansista maista tapahtuvan tuonnin kiinteät arvot mainitun asetuksen liitteessä XV olevassa A osassa luetelluille tuotteille ja ajanjaksoille,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

*1 artikla*

Asetuksen (EY) N:o 1580/2007 138 artiklassa tarkoitetut kiinteät tuontiarvot vahvistetaan tämän asetuksen liitteessä.

*2 artikla*

Tämä asetus tulee voimaan 12 päivänä toukokuuta 2011.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 11 päivänä toukokuuta 2011.

*Komission puolesta,  
puheenjohtajan nimissä*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

*Maatalouden ja maaseudun kehittämisen pääosaston  
pääjohtaja*

<sup>(1)</sup> EUVL L 299, 16.11.2007, s. 1.

<sup>(2)</sup> EUVL L 350, 31.12.2007, s. 1.

## LIITE

## Kiinteät tuontiarvot tiettyjen hedelmien ja vihannesten tulohinnan määrittämiseksi

(EUR/100 kg)

| CN-koodi   | Kolmansien maiden koodi <sup>(1)</sup> | Kiinteä tuontiarvo |
|------------|----------------------------------------|--------------------|
| 0702 00 00 | MA                                     | 50,3               |
|            | TN                                     | 107,9              |
|            | TR                                     | 73,3               |
|            | ZZ                                     | 77,2               |
| 0707 00 05 | TR                                     | 108,9              |
|            | ZZ                                     | 108,9              |
| 0709 90 70 | MA                                     | 86,8               |
|            | TR                                     | 113,8              |
|            | ZZ                                     | 100,3              |
| 0709 90 80 | EC                                     | 27,0               |
|            | ZZ                                     | 27,0               |
| 0805 10 20 | EG                                     | 56,6               |
|            | IL                                     | 59,9               |
|            | MA                                     | 43,8               |
|            | TN                                     | 54,9               |
|            | TR                                     | 74,4               |
|            | ZZ                                     | 57,9               |
| 0805 50 10 | TR                                     | 54,8               |
|            | ZZ                                     | 54,8               |
| 0808 10 80 | AR                                     | 96,6               |
|            | BR                                     | 75,3               |
|            | CA                                     | 107,1              |
|            | CL                                     | 85,2               |
|            | CN                                     | 110,3              |
|            | NZ                                     | 119,2              |
|            | US                                     | 143,7              |
|            | UY                                     | 58,3               |
|            | ZA                                     | 77,8               |
|            | ZZ                                     | 97,1               |

<sup>(1)</sup> Komission asetuksessa (EY) N:o 1833/2006 (EUVL L 354, 14.12.2006, s. 19) vahvistettu maanimikkeistö. Koodi "ZZ" tarkoittaa "muuta alkuperää".

**KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) N:o 456/2011,****annettu 11 päivänä toukokuuta 2011,****asetuksessa (EU) N:o 867/2010 markkinointivuodeksi 2010/11 vahvistettujen sokerialan tiettyjen tuotteiden edustavien hintojen ja niiden tuonnissa sovellettavien lisätullien muuttamisesta**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon maatalouden yhteisestä markkinajärjestelystä ja tiettyjä maataloustuotteita koskevista erityissäännöksistä (yhteisiä markkinajärjestelyjä koskeva asetus) 22 päivänä lokakuuta 2007 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1234/2007 <sup>(1)</sup>,

ottaa huomioon neuvoston asetuksen (EY) N:o 318/2006 soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä vilja-alan tuontitullien osalta 30 päivänä kesäkuuta 2006 annetun komission asetuksen (EY) N:o 951/2006 <sup>(2)</sup> ja erityisesti sen 36 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan toisen virkkeen,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Valkoisen sokerin, raakasokerin ja eräiden siirappien edustavien hintojen sekä niiden tuonnissa sovellettavien

lisätullien määrät markkinointivuodeksi 2010/11 on vahvistettu komission asetuksessa (EU) N:o 867/2010 <sup>(3)</sup>. Kyseiset hinnat ja tullien määrät on viimeksi muutettu komission asetuksella (EU) N:o 438/2011 <sup>(4)</sup>.

- (2) Komissiolla tällä hetkellä käytettävissä olevien tietojen perusteella kyseisiä määriä olisi muutettava asetuksessa (EY) N:o 951/2006 säädettyjen sääntöjen mukaisesti,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

*1 artikla*

Muutetaan asetuksen (EY) N:o 951/2006 36 artiklassa tarkoitettujen tuotteiden asetuksessa (EU) N:o 867/2010 markkinointivuodeksi 2010/11 vahvistetut edustavat hinnat ja tuonnissa sovellettavat lisätullit ja esitetään ne tämän asetuksen liitteessä.

*2 artikla*

Tämä asetus tulee voimaan 12 päivänä toukokuuta 2011.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 11 päivänä toukokuuta 2011.

*Komission puolesta,  
puheenjohtajan nimissä*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

*Maatalouden ja maaseudun kehittämisen pääosaston  
pääjohtaja*

<sup>(1)</sup> EUVL L 299, 16.11.2007, s. 1.

<sup>(2)</sup> EUVL L 178, 1.7.2006, s. 24.

<sup>(3)</sup> EUVL L 259, 1.10.2010, s. 3.

<sup>(4)</sup> EUVL L 118, 6.5.2011, s. 6.

## LIITE

**Valkoisen sokerin, raakasokerin ja CN-koodiin 1702 90 95 kuuluvien tuotteiden edustavien hintojen ja tuonnissa sovellettavien lisätullien muutetut määrät, joita sovelletaan 12 päivästä toukokuuta 2011**

(EUR)

| CN-koodi                  | Edustava hinta 100 nettokilogrammalta tuotetta | Lisätulli 100 nettokilogrammalta tuotetta |
|---------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| 1701 11 10 <sup>(1)</sup> | 43,09                                          | 0,00                                      |
| 1701 11 90 <sup>(1)</sup> | 43,09                                          | 1,98                                      |
| 1701 12 10 <sup>(1)</sup> | 43,09                                          | 0,00                                      |
| 1701 12 90 <sup>(1)</sup> | 43,09                                          | 1,68                                      |
| 1701 91 00 <sup>(2)</sup> | 42,65                                          | 4,67                                      |
| 1701 99 10 <sup>(2)</sup> | 42,65                                          | 1,54                                      |
| 1701 99 90 <sup>(2)</sup> | 42,65                                          | 1,54                                      |
| 1702 90 95 <sup>(3)</sup> | 0,43                                           | 0,26                                      |

<sup>(1)</sup> Vahvistetaan asetuksen (EY) N:o 1234/2007 liitteessä IV olevassa III kohdassa määritellylle vakiolaadulle.

<sup>(2)</sup> Vahvistetaan asetuksen (EY) N:o 1234/2007 liitteessä IV olevassa II kohdassa määritellylle vakiolaadulle.

<sup>(3)</sup> Vahvistetaan yhden prosentin sakkaroosipitoisuudelle.

## IV

(EY-sopimuksen, EU-sopimuksen ja Euratom-sopimuksen nojalla ennen 1. joulukuuta 2009 annetut säädökset)

## EFTAn VALVONTAVIRANOMAISEN PÄÄTÖS

N:o 343/09/KOL,

tehty 23 päivänä heinäkuuta 2009,

Timen kunnan tekemistä kiinteistöjä N:o 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70 ja 2/32 koskevasta kiinteistökaupoista

(Norja)

EFTAn VALVONTAVIRANOMAINEN <sup>(1)</sup>, joka

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen <sup>(2)</sup> ja erityisesti sen 61–63 artiklan ja pöytäkirjan 26,

ottaa huomioon EFTA-valtioiden sopimuksen valvontaviranomaisen ja tuomioistuimen perustamisesta <sup>(3)</sup> ja erityisesti sen 24 artiklan,

ottaa huomioon valvonta- ja tuomioistuin sopimuksen pöytäkirjassa 3 <sup>(4)</sup> olevan I osan 1 artiklan 3 kohdan sekä II osan 4 artiklan 4 kohdan ja 7 artiklan 2 kohdan,

ottaa huomioon valvontaviranomaisen suuntaviivat ETA-sopimuksen 61 ja 62 artiklan soveltamista ja tulkittamista varten <sup>(5)</sup> ja erityisesti julkisten viranomaisten tekemiin maa-alueita ja rakennuksia koskeviin kauppoihin sisältyviä valtiontukia koskevan luvun,

ottaa huomioon pöytäkirjassa 3 olevan II osan 27 artiklassa tarkoitetuista täytäntöönpanosäännöksistä 14 päivänä heinäkuuta 2004 tehdyn valvontaviranomaisen päätöksen <sup>(6)</sup>,

<sup>(1)</sup> Jäljempänä 'valvontaviranomainen'.

<sup>(2)</sup> Jäljempänä 'ETA-sopimus'.

<sup>(3)</sup> Jäljempänä 'valvonta- ja tuomioistuin sopimus'.

<sup>(4)</sup> Jäljempänä 'pöytäkirja 3'.

<sup>(5)</sup> Suuntaviivat ETA-sopimuksen 61 ja 62 artiklan sekä valvonta- ja tuomioistuin sopimuksen pöytäkirjassa 3 olevan 1 artiklan soveltamista ja tulkittamista varten, valvontaviranomainen hyväksynyt ja antanut 19 päivänä tammikuuta 1994 (EYVL L 231, 3.9.1994, s. 1, ja ETA-täydennysosa N:o 32, 3.9.1994, s. 1). Suuntaviivoja on muutettu viimeksi 10 päivänä kesäkuuta 2009. Jäljempänä 'valtiontukisuuntaviivat'. Valtiontukisuuntaviivojen ajantasaistettu toisinto on julkaistu valvontaviranomaisen verkkosivustolla <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>.

<sup>(6)</sup> Päätös N:o 195/04/KOL, tehty 14 päivänä heinäkuuta 2004 (EUVL L 139, 25.5.2006, s. 37, ja ETA-täydennysosa N:o 26, 25.5.2006, s. 1) sellaisena kuin se on muutettuna päätöksellä N:o 319/05/KOL, tehty 14 päivänä joulukuuta 2005 (EUVL L 113, 27.4.2006, s. 24, ja ETA-täydennysosa N:o 21, 27.4.2006, s. 46). Päätöksen N:o 195/04/KOL konsolidoitu toisinto on saatavilla valvontaviranomaisen verkkosivustolla <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>.

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksensa <sup>(7)</sup> ja ottanut huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

## I TOSISEIKAT

## 1. MENETTELY

Valvontaviranomainen sai 3 päivänä maaliskuuta 2007 "Aksjonsgruppa Ta vare på trivelige Bryne" -nimiseltä yhteisöltä valituksen kiinteistökaupoista, joissa Timen kunnan viranomaiset myivät kunnan alueella sijaitsevat kiinteistöt N:o 1/152, 1/301, 1/630 ja 4/165 kahdelle yksityiselle yhteisölle, sekä kaupasta, jossa Bryne fotballklubb myi yksityiselle sijoittajalle kiinteistön N:o 2/70 (Brynen stadion, joka käsittää myös kiinteistön N:o 2/32), jonka kunta oli aiemmin antanut seuralle (tapahtuma nro 414270). Yksityinen sijoittaja Gunnar Oma valitti valvontaviranomaiselle 9 päivänä toukokuuta 2007 päivättyllä kirjeellä yhtä edellä mainittua kiinteistöä (N:o 4/165) koskevasta Timen kunnan tekemästä kaupasta.

Käytyään kirjeenvaihtoa ja vaihdettuaan tietoja Norjan viranomaisten kanssa <sup>(8)</sup> valvontaviranomainen päätti 19 päivänä joulukuuta 2007 aloittaa muodollisen tutkintamenettelyn edellä mainituista kiinteistökaupoista. Menettelyn aloittamisesta tehty valvontaviranomaisen päätös N:o 717/07/KOL julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ja sen ETA-täydennysosassa <sup>(9)</sup>.

Norjan viranomaiset olivat 21 päivänä helmikuuta 2008 päivättyssä kirjeessään esittäneet huomautuksia menettelyn aloittamisesta tehdystä päätöksestä (tapahtuma nro 466024). Valvontaviranomainen kehotti asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksensa. Valvontaviranomainen sai huomautuksia kahdelta

<sup>(7)</sup> EUVL C 138, 5.6.2008, s. 30, ja ETA-täydennysosa N:o 31, 5.6.2008, s. 1.

<sup>(8)</sup> Ks. kirjeenvaihdosta tarkemmin valvontaviranomaisen päätös N:o 717/07/KOL, joka on julkaistu valvontaviranomaisen verkkosivustolla [http://www.eftasurv.int/fieldsofwork/fieldstateaid/stateaidregistry/sadecnor07/717\\_07\\_col.pdf](http://www.eftasurv.int/fieldsofwork/fieldstateaid/stateaidregistry/sadecnor07/717_07_col.pdf).

<sup>(9)</sup> Katso alaviite 7.

asianomaiselta osapuolelta<sup>(10)</sup>. Se välitti nämä huomautukset 24 päivänä heinäkuuta 2008 päivätyllä kirjeellä (tapahtuma nro 485974) Norjan viranomaisille. Norjan viranomaiset ilmoittivat valvontaviranomaiselle 13 päivänä elokuuta 2008 päivätyllä kirjeellä (tapahtuma nro 488289), ettei niillä ollut enää huomautettavaa.

## 2. TARKASTELTAVANA OLEVAT KIINTEISTÖKAUPAT

### 2.1 KIINTEISTÖJEN N:o 1/152, 1/301 JA 1/630 MYYNTI GRUNNSTEINEN AS:LLE

Timen kunta myi 25 päivänä elokuuta 2007 päivätyllä myyntisopimuksella<sup>(11)</sup> Timen kuntakeskuksessa Brynessä sijaitsevat kiinteistöt N:o 1/152 (1 312 neliometriä), 1/301 (741 neliometriä) ja 1/630 (1 167 neliometriä) yksityiselle kiinteistöalan yritykselle Grunnsteinen AS:lle. Annettujen selvitysten perusteella ostajat ilmeisesti ehdottivat sopimuksen tekemistä, eikä ennen myyntiä järjestetty julkista tarjouskierrosta<sup>(12)</sup>. Grunnsteinen ei maksanut kiinteistöistä rahallista korvausta, vaan sitoutui kiinteistökaupan tavanomaisen maksun sijasta rakentamaan yhteensä 65 pysäköintipaikkaa<sup>(13)</sup>. Grunnsteinenin sopimuksen 7 kohdassa todettiin, että kiinteistöjen omistusoikeudet siirretään vasta pysäköintipaikkojen valmistuttua, viimeistään vuoden 2008 loppuun mennessä. Sopimuksen 1 kohdassa todettiin lisäksi, että maanalainen paikoitusalue rekisteröitäisiin erillisenä kiinteistönä kiinteistörekisteriin, kun se siirretään takaisin Timen kunnalle.

Sopimuksen 1 kohdassa<sup>(14)</sup> todetaan, että kiinteistöt oli kaavoitettu sopimuksen tekohtekellä asuinkäyttöön ja yleisiä teitä varten tai pysäköintitarkoituksiin.

Sopimuksen 1 kohdassa Grunnsteinen AS sitoutui rakentamaan kiinteistölle N:o 1/152 maanalaisen paikoitusalueen, jonka paikoista 65 oli tarkoitus siirtää Timen kunnalle niiden valmistuttua (sopimuksen 1 ja 5 kohta). Kunnan viranomaisten mukaan kiinteistö N:o 1/152 maksettiin korvaamalla kiinteistöllä olevat 44 pysäköintipaikkaa uusilla maanalaisilla paikoilla. Kiinteistöjen N:o 1/301 ja 1/630 osalta todettakoon, että kunta oli arvioitanut yhden kiinteistön, kiinteistön N:o 1/630, jonka oli kunnan mukaan arvioinut Eiendomsmeidler 1. Kiinteistöä N:o 1/630 koskeva arvio, jossa markkina-arvon todettiin olevan 600 Norjan kruunua neliömetriltä, esitettiin valvontaviranomaiselle

ennen muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista<sup>(15)</sup>. Vastatesaan valvontaviranomaisen pyyntöihin Norjan viranomaiset esittivät ensin Skanska Norge AS -rakennusyrityksen tekemiä laskelmia, joiden mukaan yhden maanalaisen pysäköintipaikan omakustannushinta on noin 150 000 Norjan kruunua (ilman alv:tä ja maan osto- tai vuokrauskuluja)<sup>(16)</sup>. Näiden arvioiden perusteella Norjan viranomaiset väittivät, että kiinteistöjen N:o 1/301 ja 1/630 markkinahinta oli 2 516 400 Norjan kruunua<sup>(17)</sup> ja että 21 lisäpysäköintipaikkaa, jotka Grunnsteinen oli sitoutunut rakentamaan kunnalle, ovat arvoltaan 2 625 000 Norjan kruunua<sup>(18)</sup>. Kunta katsoo näin ollen, että Grunnsteinen korvaa näiden kahden kiinteistön arvon täysimääräisesti rakentamalla 21 lisäpysäköintipaikkaa.

Vastattaessa valvontaviranomaisen antamaan tietojen toimittamista koskevaan määräykseen, joka sisältyy muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisesta tehtyyn päätökseen, kiinteistön arvosta ja paikoitusalueen hinnasta esitettiin uusia arvioita<sup>(19)</sup>. Uudet arviot oli tehnyt arviointiyhtiö OPAK. Maakustannusmenetelmän<sup>(20)</sup> perusteella OPAK arvioi yhtenä kokonaisuutena myytyjen kiinteistöjen markkina-arvoksi 3,2 miljoonaa Norjan kruunua. OPAKin mukaan kiinteistöllä N:o 1/301 oleva talo on määrätty purettavaksi, minkä vuoksi se muodostaa kiinteistölle rasitteen. Purkukustannusten arvioidaan olevan 150 000 Norjan kruunua. OPAKin arvioissa arvioidaan myös pysäköintipaikkojen kustannukset. Kun pysäköintipaikan on (kansallisten sääösten nojalla) oltava vähintään 25 neliometriä ja kun rakennuskustannukset ovat (kokemuksen perusteella) 5 200 Norjan kruunua neliömetriltä, OPAK arvioi pysäköintipaikan hinnaksi 130 000 Norjan kruunua, jolloin 65 pysäköintipaikkaa maksaa 8 450 000 Norjan kruunua.

### 2.2 KIINTEISTÖN N:o 4/165 MYYNTI BRYNE INDUSTRIPARK AS:LLE

Timen kunta ja yksityinen kiinteistöalan yritys Bryne Industripark AS allekirjoittivat 31 päivänä elokuuta 2005 myyntisopimuksen, joka koskee Timen kunnassa Hålandissa sijaitsevaa kiinteistöä N:o 4/165.<sup>(21)</sup> Kiinteistö käsittää 56 365 neliometriä teollisuusmaata, ja sen myyntihinnaksi vahvistettiin 4,7 miljoonaa Norjan kruunua (noin 83 Norjan kruunua neliömetriltä). Sopimuksen tekohtekellä alue oli kaavoitettu teollisuuskäyttöön,

<sup>(10)</sup> Tapahtumat nro 484855 (Norjan jalkapalloliiton 4 päivänä heinäkuuta 2008 esittämät huomautukset), 485026 (Arntzen de Besche -nimisen asianajotoimiston Bryne fotballklubbin puolesta 8 päivänä heinäkuuta 2008 esittämät huomautukset) ja 485461 (Selmer-nimisen yrityksen Vålerenga Fotballin puolesta 8 päivänä heinäkuuta 2008 esittämät huomautukset).

<sup>(11)</sup> Jäljempänä "Grunnsteinenin sopimus".

<sup>(12)</sup> Norjan vastaus valvontaviranomaisen ensimmäiseen tiedonantopyyntöön (tapahtuma nro 427879), vastaus kysymykseen 1(e).

<sup>(13)</sup> Norjan vastaus valvontaviranomaisen ensimmäiseen tiedonantopyyntöön (tapahtuma nro 427879), kysymys 1(e).

<sup>(14)</sup> Norjan vastaus valvontaviranomaisen ensimmäiseen tiedonantopyyntöön (tapahtuma nro 427879, liite 1).

<sup>(15)</sup> Norjan vastaus valvontaviranomaisen ensimmäiseen tiedonantopyyntöön (tapahtuma nro 427879, liite 2). Norjan vastauksessa väitetään, että arvio koski kiinteistöjä nro 1/301 ja 1/630. Tämä ei kuitenkaan ilmene varsinaisesta arviosta, eikä molempia kiinteistöjä ole otettu huomioon myöskään siinä mainitun neliömäärän perusteella.

<sup>(16)</sup> Norjan vastaus valvontaviranomaisen ensimmäiseen tiedonantopyyntöön (tapahtuma nro 427879, liite 5).

<sup>(17)</sup> Tämä näyttää perustuvan arvioon, jonka mukaan neliömetrin hinta on 600 Norjan kruunua, sekä kiinteistöllä N:o 1/301 olevan rakennuksen arvoon. Valvontaviranomaiselle ei ole esitetty arviota rakennuksen arvosta.

<sup>(18)</sup> Tämä perustuu kunnan alkuperäiseen kustannusarvioon, joka on 125 000 Norjan kruunua ja joka mainitaan kunnanvaltuuston keskustelua varten esitetyissä tausta-asiakirjoissa (tapahtuma nro 413558, s. 16–17). Skanskan arvio on ilmeisesti saatu myöhemmin.

<sup>(19)</sup> Norjan huomautukset menettelyn aloittamisesta tehdystä valvontaviranomaisen päätöksestä, tapahtuma nro 466024, liite 3.

<sup>(20)</sup> Norjaksi "Tomtebelastningsmetoden".

<sup>(21)</sup> Tapahtuma nro 413558, s. 19 ja sitä seuraavat sivut.



mutta yksityiskohtaista kaavoitussuunnitelmaa ei hyväksytty Norjan tielaitoksen vastalauseiden vuoksi. Sopimukseen sisältyy takaisinperintälauseke (7 kohta), jota Timen kunnalla on oikeus soveltaa, mikäli kiinteistölle ei ole rakennettu tai sitä ei ole otettu käyttöön viiden vuoden kuluttua kiinteistön haltuunotosta.

Sopimuksen tekohetkellä kiinteistö oli rakentamatonta maata. Sopimuksen hyväksyneen kunnanvaltuuston muistiossa kunnanhallitus toteaa, että rakennussopimuksen tekeminen olisi asetettava maan myymisen edellytykseksi. Kunnan viranomaisten mukaan 30 päivänä elokuuta 2007 hyväksyttiin uudet yksityiskohdaiset kaavoitussäännöt, joiden nojalla kyseinen kiinteistö kaavoitettiin urheilutarkoituksiin (22). Myyntisopimuksessa todettiin, että rakennussopimus on tehtävä kaavoitussääntöjen mukaisesti. Esittäessään huomautuksia menettelyn aloittamisesta tehdystä päätöksestä Norjan viranomaiset toimittivat Asplan Viak -nimiseltä konsulttiyritykseltä tilatun rakennuskustannuksia koskevan arvion ja paikallisen rakentajan tekemän pohjatöitä koskevan tarjouksen. (23)

Kunta vahvistaa, ettei julkista tarjouskierrosta järjestetty ennen myyntiä, joka tapahtui ostajan aloitteesta, mutta väittää, että kyseistä maa-aluetta mainostettiin sen verkkosivustolla vuosina 2003–2004. Ennen myyntiä laaditusta hallinnollisesta muistiossa ilmenee, että peritty hinta perustui hintaan, jolla Timen kunta osti kiinteistön vuonna 1999, ja siihen on lisätty tavanomaiset hoito- ja hallintokulut. Hinta määritettiin näin ollen kunnan soveltaman teollisuuskiinteistöjen myyntiä koskevan yleisen periaatteen mukaisesti. Kiinteistö toisin sanoen myytiin omakustannushintaan (24).

Valittaja väittää, että riippumattoman arvioijan tammikuussa 2007 tekemän arvion perusteella tämän tyyppisen kiinteistön neliöhinta on noin 400 Norjan kruunua (25). Tämän väitteen tueksi ei ole kuitenkaan esitetty asiakirjoja. Kunnan viranomaisten mukaan markkinahinta on alueella 80–115 Norjan kruunua neliömetriltä, kun tarkastellaan alueella yksityisten osapuolten välillä toteutuneita vastaavien kiinteistöjen kauppia (26). Norjan viranomaiset ovat esittäneet OPAKin tekemän arvion vastatesaan tietojen toimittamista koskevaan määräykseen, joka sisältyy muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisesta tehtyyn valvontaviranomaisen päätökseen. OPAKin arvioissa kyseinen maa-alue on arvioitu sopimuksen tekohetkellä voimassa olleen rakennuskaavan perusteella, eli sen on katsottu olevan kaavoitettu teollisuuskäyttöön eikä urheilutarkoituksiin, kuten myöhemmissä kaavoitussäännöissä määrätään. OPAKin arvio ei perustu maa-alueen käyttöön vaan myyntiarvoon, jolla tarkoitetaan "hintaa, jonka useiden mahdollisten riippumattomien ostajien oletetaan

olevan valmiita maksamaan arviointihetkellä". Nyt tarkasteltavassa tapauksessa tämä hinta on määritetty "alueella vastaavista kiinteistöistä" saatujen myyntihintojen perusteella. Arviossa todetaan, ettei markkinahintaa voida määrittää tarkasti, mutta se on todennäköisesti 80–100 Norjan kruunua neliömetriltä.

## 2.3 KIINTEISTÖJEN N:o 2/70 JA 2/32 MYYNTI BRYNE FOTBALLKLUBBILLE

### 2.3.1 Myyntisopimus

Timen kunta siirsi 8 päivänä elokuuta 2003 päivättyllä sopimuksella (27) Brynen stadionin kiinteistöt, eli kiinteistöjen N:o 2/32 ja 2/70 muodostaman noin 53 000 neliömetrin alueen, Bryne fotballklubille (Bryne FK) (28). Kyseisellä maa-alueella olevat rakennukset (myös jalkapallokatsomo) kuuluivat jo edellä mainitulle jalkapalloseuralle, ja maanvuokraussopimukset olivat voimassa (29). Maa-alueelle näyttää jääneen yksi Bryne fotballklubille kuulunut rakennus, ja kunnan oikeudet oli tarkoitus siirtää seuralle rakennuksen omistajan kanssa tehtävällä vuokra-sopimuksella (30).

Brynen sopimuksen 2 kohdan nojalla kiinteistöt N:o 2/32 ja 2/70 siirretään Bryne FK:lle ilman rahallista korvausta. Kunta maksoi lisäksi kaikki kiinteistöjen siirtämiseen liittyvät kustannukset, kuten lohkomisen ja maanmittauksen. Kiinteistöt käsittävät noin 53 000 neliömetriä, ja sopimuksessa nimenomaisesti todettiin, että aluetta on käytettävä ensisijaisesti urheilutarkoituksiin.

Sopimuksen 1 kohdasta ilmenee, että jalkapalloseura oli pyytänyt maa-alueen omistusoikeuksien siirtämistä. Tarkoituksena oli kasvattaa seuran pääomaa, jotta se voi saattaa jalkapallokentän Tippeligaen-sarjassa (Norjan valioliigassa) käytettäviin kenttiin sovellettavien vaatimusten mukaisiksi. Kunnan laatimista muistioista ilmenee, että jalkapalloseuralle oli tärkeää, että se voi käyttää kiinteistöjä lainojen vakuutena, vaikka oli oletettavissa, että kiinteistöjen arvo alenee, koska niitä voidaan sopimuksen mukaan käyttää yksinomaan urheilutarkoituksiin.

Vastatessaan valvontaviranomaisen antamaan tietojen toimittamista koskevaan määräykseen, joka sisältyy muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisesta tehtyyn päätökseen, Norjan viranomaiset ovat toimittaneet arvion stadionin maa-alueen arvosta omistusoikeuksien siirtohetkellä. Arvion on tehnyt OPAK. Se määrittä myyntiarvoksi 2 650 000 Norjan kruunua sen perusteella, että maata käytetään urheilutarkoituksiin.

(27) Jäljempänä 'Brynen sopimus'.

(28) Tapahtuma nro 413558, s. 29, ja Norjan vastaus valvontaviranomaisen ensimmäiseen tiedonantopyyntöön (tapahtuma nro 427879, liite 29). Myyntiä koskevista tausta-asiakirjoista ilmenee, että kunta oli puolestaan ostanut maan kyseiseltä jalkapalloseuralta vuonna 1996 ja maksanut siitä miljoona Norjan kruunua. Valvontaviranomaisella ei ole lisätietoja tästä kaupasta.

(29) Norjan toimittamat maanvuokraussopimukset, Norjan vastaus valvontaviranomaisen ensimmäiseen tiedonantopyyntöön, liitteet 18 ja 19 (tapahtuma nro 427879).

(30) Ks. Norjan vastaus valvontaviranomaisen ensimmäiseen tiedonantopyyntöön, liite 24 (tapahtuma nro 427879).

(22) Norjan huomautukset menettelyn aloittamisesta tehdystä valvontaviranomaisen päätöksestä, tapahtuma nro 466024, alaviite 9.

(23) Norjan huomautukset menettelyn aloittamisesta tehdystä valvontaviranomaisen päätöksestä, tapahtuma nro 466024, liitteet 8 ja 9.

(24) Tapahtuma nro 413558, s. 16–17.

(25) Ks. tapahtuma nro 413558 (alkuperäinen valitus); väite toistuu Norjan vastauksessa koskeviissa Aksjonsgruppen huomautuksissa, tapahtuma nro 477440.

(26) Norjan vastaus valvontaviranomaisen ensimmäiseen tiedonantopyyntöön (tapahtuma nro 427879, liitteet 13–17).

Valittaja on väittänyt, että vuonna 2007 Bryne FK suunnitteli myyvänsä stadionin Forum Jærenille 50 miljoonalla Norjan kruunulla. Hålandiin oli tarkoitus rakentaa uusi stadion (edellä mainitulta) Bryne Industripark AS:ltä ostetulle maalle. Vastatesa-  
saan valvontaviranomaisen tiedonantopyyntöön Norjan viran-  
omaiset vahvistivat, että Bryne FK ja Forum Jæren ovat allekir-  
joittaneet kiinteistöä N:o 2/70 koskevan aiesopimuksen, mutta  
eivät voineet toimittaa siitä jäljennöstä. Vuonna 2008 nämä  
kiinteistökaupat kuitenkin peruuntuivat, koska Hålandiin suun-  
nitellun stadionin rakennuskustannukset osoittautuivat huomati-  
tavasti odotettua suuremmiksi <sup>(31)</sup>.

### 2.3.2 Bryne FK

Maa-alueen vastaanottaja, Bryne FK, on paikallinen jalkapallo-  
seura, joka pelaa tällä hetkellä niin kutsutussa Adecco-liigassa  
(ykkösdivisioonassa). Bryne FK on rekisteröity yritysrekisteriin  
voittoa tuottamattomana organisaationa <sup>(32)</sup>, mutta se on perus-  
tanut myös Bryne Fotball AS -nimisen osakeyhtiön.

Norjan viranomaisten toimittamien tietojen mukaan <sup>(33)</sup> seura ja  
osakeyhtiö tekivät vuonna 2001 yhteistyösopimuksen, joka pe-  
rustuu Norjan jalkapalloliiton laatimaan vakiosopimukseen yh-  
teistyöstä joukkueen kaupallisen ja muun kuin kaupallisen jaos-  
ton välillä. Sopimuksen ehtojen mukaisesti <sup>(34)</sup> osakeyhtiö, joka  
oli tuolloin nimeltään Bryne Fotball ASA, vastasi seuraavista  
taloudellisista toiminnoista: sponsorisopimukset, media- ja tele-  
visio-oikeuksien sekä mainostilan myynti, fanituotteiden myynti  
ja lisensointi, valmentajien ja pelaajien käyttö mainontatarkoi-  
tuksiin, seuran nimen ja logon kaupallinen hyödyntäminen, lip-  
pujen myynti seuran kotiotteluihin sekä bingo-toimintaa koske-  
vat sopimukset. Bryne FK oli puolestaan vastuussa kaikista ur-  
heiluun liittyvistä asioista, kuten valmennuksesta ja joukkueiden  
valinnasta, ottelukalenterista ja varsinaisista otteluista, pelaajien  
matkustajajärjestelyistä, urheiluyhdistyksiä koskevista säännök-  
sistä ja laeista johtuvista seuran oikeuksista ja velvoitteista pelaaj-  
iin, jäseniin, muihin organisaatioihin ja valtion virastoihin näh-  
den, jäsenmaksuista ja pienistä kaupallisista toiminnoista, kuten  
ottelujen aikana järjestettävistä arpajaisista, sekä stadionin yllä-  
pidosta.

Yhteistyösopimuksen mukaan Bryne Fotball ASA oli taloudelli-  
sesti vastuussa pelaajista <sup>(35)</sup>. Lisäksi Bryne Fotball ASA maksoi  
pelaajien ostot tai suoritti vaihtoehtoisesti maksun Bryne FK:lle,  
kun pelaaja ylennettiin seuran juniorijoukkueesta edustusjouk-  
kueeseen. Sopimuksen mukaan osakeyhtiö piti itsellään myös

nettovoitot, jotka jäivät jäljelle kulujen maksamisen jälkeen.  
Osakeyhtiö maksoi lisäksi Bryne FK:lle 150 000 Norjan kruunua  
vuodessa stadionin vuokrasta, 10 000 Norjan kruunua kustakin  
virallisesta jalkapallo-ottelusta sekä maksun mediaoikeuksista,  
sponsorioikeuksista jne.

Jotta noudatettaisiin Norjan jalkapalloliiton yleisiä sääntöjä, pe-  
laajien työ sopimukset teki virallisesti Bryne FK, ja seura oli vi-  
rallisesti sopimuspuolena myös pelaajien myyntiä, ostoa ja  
vuokrausta koskevissa sopimuksissa. Lisäksi seura vastasi pelkäs-  
tään urheiluun liittyvistä asioista (kuten valmennuksesta ja jouk-  
kueiden valinnasta).

Keväällä 2004 seura ja osakeyhtiö organisoitiin uudelleen.  
Kaikki Bryne ASA:n toiminnot siirrettiin Bryne FK:lle, ja Bryne  
Fotball ASA vaihtoi yhtiömuotoa, ja siitä tuli Bryne Fotball AS,  
jonka ainoana tavoitteena oli maksaa pois lainoja. Lainat näyt-  
tävät olevan maksettu vuonna 2006 <sup>(36)</sup>. Nykyään kaikista  
– niin taloudellisista kuin muistakin – toiminnoista vastaa  
Bryne FK.

### 3. NORJAN VIRANOMAISTEN HUOMAUTUKSET

Norjan hallitus on esittänyt huomautuksia muodollisen tutkin-  
tamenettelyn aloittamisesta tehdystä päätöksestä.

#### 3.1 KIINTEISTÖJEN N:o 1/152, 1/301 JA 1/630 MYYNTIÄ GRUNNS- TEINEN AS:LLE KOSKEVAT HUOMAUTUKSET

Norjan viranomaiset toimittivat huomautustensa yhteydessä  
myös arvion kiinteistöjen arvosta sekä maanalaisen paikoitus-  
alueen hinnasta.

Norjan viranomaiset katsovat, ettei kiinteistöjä luovutettu ilman  
korvausta; kunnalle rakennettiin vastineeksi maanalainen paikoit-  
usalue. Norjan viranomaisten mukaan kyseessä ei näin ollen ole  
valtiontuki, jos paikoitusalueen rakennuskustannukset vastaavat  
vähintään Grunnsteinen AS:lle siirrettyjen kiinteistöjen arvoa.

Norjan viranomaiset viittaavat tältä osin OPAKin tekemään ar-  
vioon, jossa Grunnsteinenille siirrettyjen kiinteistöjen kokonais-  
arvoksi arvioidaan noin 4 510 000–5 636 000 Norjan kruunua.  
Lisäksi OPAK arvioi maanalaisella paikoitusalueella olevien py-  
säköintipaikkojen rakennuskustannusten olevan noin 8 450 000  
Norjan kruunua. Se teki arvionsa aiempien vastaavien hankkei-  
den perusteella, mikä on normaali käytäntö alalla. Norjan viran-  
omaiset huomauttavat lisäksi, että rakennusyritys Skanska arvioi  
samalla perusteella yhden pysäköintipaikan rakennuskustannuk-  
siksi 150 000 Norjan kruunua, jolloin 65 pysäköintipaikan ra-  
kennuskustannukset ovat 9 750 000 Norjan kruunua.

<sup>(31)</sup> Bryne FK:n huomautukset muodollisen tutkintamenettelyn aloitta-  
misesta (tapahtuma nro 485026).

<sup>(32)</sup> Norjan vastaus valvontaviranomaisen ensimmäiseen tiedonanto-  
pyyntöön (tapahtuma nro 427879, liite 21).

<sup>(33)</sup> Norjan huomautukset muodollisen tutkintamenettelyn aloittami-  
sesta tehdystä päätöksestä, 21 päivänä helmikuuta 2008 päivätty  
kirje (tapahtuma nro 466024).

<sup>(34)</sup> Norjan huomautukset muodollisen tutkintamenettelyn aloittami-  
sesta tehdystä päätöksestä, liite 13, 21 päivänä helmikuuta 2008  
päivätty kirje (tapahtuma nro 466024).

<sup>(35)</sup> Osakeyhtiö maksoi pelaajien sekä fysioterapeuttien, valmentajien ja  
muiden tukihenkilöiden palkat, työnantajan sosiaaliturvamaksut, val-  
mennuksessa ja otteluissa tarvittavien välineiden osto- ja huoltoku-  
lut, valmennustilaisuudet sekä joukkueiden matkakulut vierasottelu-  
jen yhteydessä.

<sup>(36)</sup> Norjan vastaus valvontaviranomaisen ensimmäiseen tiedonanto-  
pyyntöön (tapahtuma nro 427879, liite 22).

Edellä esitettyjen lukujen perusteella Norjan viranomaiset toteavat, että paikoitusalueen kustannukset ovat kiinteistöjen arvoa suuremmat eikä kyse ole näin ollen valtiontuesta.

### 3.2 KIINTEISTÖN N:o 4/165 MYYNTIÄ BRYNE INDUST RIPARK AS:LLE KOSKEVAT HUOMAUTUKSET

Myös Bryne Industripark AS:lle myydyn kiinteistön N:o 4/165 osalta on toimitettu OPAKin tekemä arvio. Norjan viranomaiset ovat huomauttaneet, että OPAK arvioi maa-alueen tuolloin sovellettujen säännösten mukaisesti eli sen perusteella, että rakentamaton maa-alue oli varattu teollisuuskäyttöön yleisessä kuntasuunnitelmassa, mutta alueella ei ollut voimassa olevaa yksityiskohtaista kaavoitus suunnitelmaa. Norjan viranomaisten mukaan on merkityksetöntä, että yksityiskohtaista kaavoitus suunnitelmaa koskeva ehdotus oli esitetty ja myöhemmin peruutettu ja että alue oli myöhemmin kaavoitettu uudelleen urheilutarkoituksiin, koska kiinteistön siirtämishetkellä ei ollut voimassa olevaa kaavoitus suunnitelmaa.

Edellä esitetyn perusteella Norjan viranomaiset korostavat, että Bryne Industriparkin tosiasiallisesti maksama hinta, 4 700 000 Norjan kruunua (83 Norjan kruunua neliömetriltä), kuuluu OPAKin arvioimaan hyväksyttävään hintahaarukkaan, joka on 4 510 000–5 636 000 Norjan kruunua (eli 80–100 Norjan kruunua neliömetriltä). Norjan viranomaiset myöntävät, että maksettu hinta on OPAKin arvioiman hyväksyttävän hintahaarukan halvemmassa päässä, mutta niiden mielestä kyse ei voi olla valtiontuesta, jos maksettu hinta ei poikkea oleellisesti arvioiduista hinnoista, koska kaavoitus suunnitelmaan kuulumattoman rakentamattoman maa-alueen arvosta ei joka tapauksessa voida olla varmoja.

### 3.3 KIINTEISTÖN N:o 2/70 JA 2/32 MYYNTIÄ BRYNE FK:LLE KOSKEVAT HUOMAUTUKSET

Kiinteistöjen N:o 2/70 ja 2/32 myynnin osalta Norjan viranomaiset ovat väittäneet, että ensin on arvioitava, onko Bryne FK saanut taloudellista etua kiinteistökaupan vuoksi. Huomautusten liitteenä olevassa arviossa OPAK on arvioinut kiinteistön, jolle stadion on rakennettu, arvoksi 2 385 000–2 915 000 Norjan kruunua. Koska kiinteistöistä ei maksettu rahallista korvausta, Norjan viranomaiset myöntävät, että Bryne FK on saanut taloudellista etua, joka vastaa OPAKin määrittämää kiinteistön arvoa.

Bryne FK:n saamasta edusta huolimatta Norjan viranomaiset toteavat, ettei kiinteistökauppaan sisällynyt ETA-sopimuksen 61 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tukea. Ne katsovat, ettei Bryne FK ollut kaupan tekohetkellä ETA:n valtiontukisäännöissä tarkoitettu yritys. Tämä näkemys perustuu seuran organisaatorakenteeseen kaupan tekohetkellä: Bryne FK osallistui tuolloin ainoastaan muuhun kuin kaupalliseen toimintaan ja muuhun kuin ammatillais toimintaan, ja seuran ammatillis jalkapallojoukkueeseen liittyvästä kaupallisesta toiminnasta sekä taloudellisista riskeistä ja eduista vastasi Bryne Fotball ASA.

Norja väittää, että yhteistyösopimuksen ehdot sulkivat pois kaikki mahdolliset Bryne Fotball ASA:lle myönnettävät valtiontuet. Bryne Fotball ASA oli sopimuksen nojalla velvollinen maksamaan Bryne FK:lle vuosittain 150 000 Norjan kruunua stadionin käytöstä ja lisäksi 10 000 Norjan kruunua kustakin virallisesta ottelusta. Norjan mukaan sopimuksella näin ollen varmistettiin, että kiinteistöjen siirrosta johtuvasta taloudellisesta edusta hyötyi yksinomaan Bryne FK.

Puolisen vuotta kiinteistökaupan jälkeen tapahtuneesta Bryne Fotball ASA:n ja Bryne FK:n sulautumasta Norjan viranomaiset toteavat, ettei kunnan myöntämän edun voida olettaa siirtyvän sulautuman vuoksi automaattisesti vastaavasti seuran kaupallisiin toimintoihin. Nykyistä taloudellista toimintaa on sen sijaan analysoitava yksityiskohtaisesti, jotta voidaan määrittää, millä perusteella taloudellinen toiminta erotetaan muusta kuin taloudellisesta toiminnasta.

## 4. KOLMANSIEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSET

### 4.1 BRYNE FK:N HUOMAUTUKSET

Bryne FK on esittänyt huomautuksia kiinteistökaupasta sekä seuran organisaatorakenteesta ja toiminnasta.

Seura toteaa edellä esitetyn mukaisesti, että sen organisaatorakenne muuttui Bryne FK:n ja Bryne Fotball ASA:n sulautuessa vuonna 2004. Kaikki toiminta tapahtuu nykyään Bryne FK:ssa. Seura on kuitenkin tehnyt back to back -sopimuksen Klubbinvest AS -yrityksen kanssa, joka vastaa ammatillis jalkapalloilijoiden kanssa tehtäviin sopimuksiin liittyvästä taloudellisesta riskistä.

Lisäksi seura huomauttaa, että se teki negatiivisen tuloksen vuosina 2005, 2006 ja 2007 ja että se harjoittaa pääasiassa muuta kuin kaupallista toimintaa, joka liittyy ensisijaisesti juniorijalkapalloilijoihin. Seuran kaikkiaan 2 047 toimintatunnista <sup>(37)</sup> taloudellisen toiminnan osuus on ainoastaan noin 230 tuntia eli 11 prosenttia kokonaismäärästä. Kaikki muu kuin taloudellinen toiminta tapahtuu seuralle vuonna 2003 tehdyllä sopimuksella siirretyllä maa-alueella.

Stadionin kiinteistöjen siirron yhteydessä seura korostaa, että sen omistukseen siirrettiin vuonna 2003 ainoastaan maa-alue, koska seura jo omisti rakennukset ja paikat. Seura viittaa lisäksi kiinteistön aiemmin omistaneen Timen kunnan tekemään vuokrasopimukseen, jolla siirretyn maa-alueen tietty osa on varattu pysäköintialueeksi 99 vuodeksi. Seura katsoo, että pitkäaikainen vuokrasopimus alentaa huomattavasti kiinteistön arvoa ja ettei OPAK ole ottanut kyseistä seikkaa huomioon.

<sup>(37)</sup> Luku perustuu Bryne FK:n toimittamaan (tapahtumaan nro 485026 liitettyyn) taulukkoon, josta ilmenee toimintatuntien määrä eriteltynä ikäryhmittäin, kuukausittain ja toimintatyypeittäin (harjoittelu, ottelu jne.).

Seuran mielestä Bryne FK ei ollut yritys maa-alueen siirtämishetkellä seuran tuolloisen organisaatorakenteen ja edellä kuvailun yhteistyösopimuksen vuoksi. Siirtoon ei sen mukaan sisältynyt valtiontukea, koska tukea on arvioitava siirtohetken perusteella. Kiinteistön arvosta seura toteaa, että koska vuokrasopimuksella, jolla maa-alueen tietyt osat varataan pysäköintikäyttöön, on negatiivinen arvo, siirretyn maa-alueen todellinen arvo on huomattavasti OPAKin arviota alhaisempi. Seuran mukaan valvontaviranomaisen olisi näin ollen todettava, ettei kauppaan sisälly tukea ja että mahdollinen tuki on näin ollen merkitykseltään vähäistä.

#### 4.2 NORJAN JALKAPALLOLIITON HUOMAUTUKSET

Norjan jalkapalloliitto (NFF) on esittänyt huomautuksia Norjan jalkapallotoiminnan yleisestä organisaatiosta, mutta ei ole kommentoinut nimenomaisesti nyt esillä olevaa asiaa.

Jalkapalloliitto toteaa olevansa Norjan suurimpia voittoja tuottamattomia organisaatioita. Sillä on yli 500 000 jäsentä, joista 400 000 on aktiivisia jalkapalloilijoita. Liiton ydintoimintana on pelaajien rekrytointi ja kehittäminen kaikilla tasoilla.

NFF pyrkii näin ollen varmistamaan, että koko maassa on hyvät edellytykset pelata jalkapalloa.

NFF toteaa, että urheilutoimintojen tarjoaminen ja järjestäminen lapsille ja nuorille heidän lähiympäristössään on lähtökohtaisesti julkisen sektorin tehtävä. Uusien paikkojen rakentaminen edellyttää näin ollen sekä urheiluyhteisön että viranomaisen panosta. NFF katsoo tosiasiallisesti, että seuralla on oleellinen osuus tässä julkisessa tehtävässä, vaikka sitä ei ole koskaan määritetty. Sen lasten ja nuorten parissa toteuttamalla toiminnalla on lisäksi se hyöty, että näin mahdollistetaan liikkuvuus ruohonjuuritason ja ammattilaisjalkapalloilun välillä. Solidaarisuus paikallisia seuroja kohtaan on aina tärkeä tavoite, vaikka tuloja saadaan myymällä mediaoikeuksia kotimaassa tai koko Euroopassa.

#### 4.3 VÅLERENGA FOTBALLIN HUOMAUTUKSET

Vålerenga Fotball on valtuutetun edustajansa Selmer-asianajotoimiston kautta esittänyt yleisiä huomautuksia maa-alueiden siirtämisestä jalkapalloseuroille jalkapalloilupaikkojen rakentamista varten. Vålerenga Fotballin mukaan tällä asialla on käytännön merkitystä, ja tämä asia todennäköisesti tulee esiin uudelleen.

Edellä esitetyn perusteella Vålerenga Fotball mainitsee kuusi asiaa, jotka voivat olla merkityksellisiä tällaisia tapauksia tarkasteltaessa. Se toteaa ensinnäkin, että seuran on tärkeää pitää erillisiä kirjanpitoja kaupallisesta ja muusta kuin kaupallisesta toiminnastaan. Toiseksi Vålerenga Fotball väittää, että vaikka seura vuokraa omistamaansa stadionia, se ei välttämättä täytä yrityksen määritelmää, jos se on ainoastaan "passiivinen omistaja". Kolmanneksi Vålerenga Fotball katsoo, ettei jalkapallostadionien rakentamisen ja ylläpidon oleteta vaikuttavan kauppaan. Neljänneksi se toteaa, että jalkapallostadioneita voidaan pitää

sosiaalisena infrastruktuurina. Viidenneksi markkinahintoja vastaava jalkapallostadionin vuokrausarvo on Vålerenga Fotballin mukaan määritettävä sen perusteella, mitä ostajat ovat valmiita maksamaan, eikä sen perusteella, kuoletetaanko investointi. Kuudenneksi Vålerenga Fotball toteaa, että siirrettyyn maa-alueeseen liitettyä velvoitteella rakentaa ja ylläpitää jalkapallostadionia on negatiivinen arvo eikä seura näin ollen saa taloudellista etua.

## II ARVIOINTI

### 1. VALTIONTUEN OLEMASSAOLO

ETA-sopimuksen 61 artiklan 1 kohdassa määrätään seuraavaa:

"Jollei tässä sopimuksessa toisin määrätä, EY:n jäsenvaltion tai EFTA-valtion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu tämän sopimuksen toimintaan, siltä osin kuin se vaikuttaa sopimuspuolten väliseen kauppaan."

Edellä esitetystä määräyksestä seuraa, että seuraavien edellytysten on täyttyttävä, jotta kyseessä voi olla ETA-sopimuksessa tarkoitettu valtiontuki:

- tuki on oltava myönnetty *valtion varoista*,
- tuen on suositava jotakin yritystä tai tuotannonalaa, eli toimenpiteen on tuotava *taloudellista etua yritykselle*,
- kyseessä on oltava ETA-sopimuksessa tarkoitettu *valikoiva toimenpide*,
- tuen on voitava *vääristää kilpailua* ja vaikuttaa sopimuspuolten väliseen kauppaan.

Näiden edellytysten täyttymistä on arvioitava erikseen kunkin edellä kuvatun kiinteistökaupan yhteydessä.

### 2. KIINTEISTÖJEN N:o 1/152, 1/301 JA 1/630 MYYNTI GRUNNSTEINEN AS:LLE

Valvontaviranomainen epäili muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisesta tehdyssä päätöksessä, toteutettiinko kiinteistökauppa markkinaehtojen mukaisesti. Valvontaviranomainen myönsi, että kiinteistökauppa, jossa kiinteistöstä maksettava hinta koostuu velvoitteesta rakentaa kunnalle maanalainen paikoitusalue, voidaan lähtökohtaisesti toteuttaa markkinaehtojen mukaisesti. Jotta valvontaviranomainen voisi varmistaa asian, kiinteistön arvo ja pysäköintialueen rakentamisen markkinahinta olisi täytynyt määrittää luotettavalla menetelmällä.



Menettelyn aloittamisesta tehdyssä päätöksessä valvontaviranomainen totesi lisäksi, että Norjan viranomaisten tuolloin toimittama Eiendomsregler 1:n tekemä arvio käsitti ainoastaan yhden kyseessä olevista kiinteistöistä. Valvontaviranomainen kyseenalaisti myös kiinteistöä N:o 1/630 koskevan arvion luotettavuuden, koska arvioissa ei selvitetty sovellettua menetelmää tai mainittu päätelmän kannalta ratkaisevia kiinteistön ominaispiirteitä.

Valvontaviranomainen katsoi lisäksi, että kyseessä oleva liiketoimi vaikuttaa kauppaan ja kilpailuun ETA-alueella.

Menettelyn aloittamisesta tehdyn valvontaviranomaisen päätöksen mukaan Norjan viranomaiset ovat toimittaneet OPAKin tekemän uuden arvion kiinteistöistä ja arvion paikoitusalueen rakennuskustannuksista. Valvontaviranomainen toteaa, ettei Grunnsteinen voidaan katsoa saaneen etua, jos voidaan osoittaa, että kiinteistön arvo oli sama tai alhaisempi kuin maanalaisen paikoitusalueen rakentamisolueen negatiivinen arvo. Jotta tämä seikka voidaan selvittää, OPAKin lausunnon luotettavuutta on arvioitava julkisten viranomaisten tekemiin maa-alueita ja rakennuksia koskeviin kauppoihin sisältyviä valtiontukia koskevissa suuntaviivoissa esitetyn menetelmän yhteydessä.

## 2.1 OPAKIN LAUSUNNON ARVIOINTI

Julkisten viranomaisten tekemiin maa-alueita ja rakennuksia koskeviin kauppoihin sisältyviä valtiontukia koskevien suuntaviivojen mukaan riippumattoman hyvämaineisen arvioijan on määritettävä kiinteistön markkina-arvo yleisesti hyväksyttyjen markkinoiden tunnuslukujen ja arviointinormien mukaisesti. Erityisveloitteiden aiheuttama taloudellinen haitta on lisäksi arvioitava erikseen, ja se voidaan ottaa huomioon kauppahinnasta sovittaessa <sup>(38)</sup>.

### *Hyvämaineinen arvioija*

Arvion on laatinut OPAK, yritys, jonka toimialaan kuuluvat rakennustöiden johtaminen, asunnonomistajayhdistyksille tarjottavat palvelut ja omaisuuden arviointi. Kyseessä olevan lausunnon on laatinut Jacob Aarsheim.

Valtiontukisuuntaviivoissa todetaan, että "arvioija" on hyvämaineinen henkilö, joka on suorittanut asianmukaisen tutkinnon hyväksytyssä koulutuskeskuksessa tai saanut vastaavan akateemisen koulutuksen ja jolla on riittävä kokemus ja joka on pätevä arvioimaan kyseisen tyyppisiä maa-alueita ja rakennuksia kyseisellä alueella.

Norjan viranomaiset ovat todenneet, että OPAKilla ja erityisesti Jacob Aarsheimilla on runsaasti kokemusta kyseisen tyyppisten kiinteistöjen arvioinnista Jærenin alueella. Niiden väitteiden oikeellisuuden todistaa Aarsheimin ansioluettelo, joka on liitetty

Norjan viranomaisten valvontaviranomaiselle esittämiin huomautuksiin <sup>(39)</sup>. Laajan kokemuksen lisäksi Jacob Aarsheimilla on rakennustekniikan alan koulutusta. Näin ollen ei ole mitään perusteita katsoa, etteivät OPAK ja Jacob Aarsheim täytä suuntaviivoissa asetettuja kriteerejä ja ole hyvämaineisia.

### *Arvioijan riippumattomuus*

Valtiontukisuuntaviivoissa todetaan seuraavaa: "Arvioijan on oltava tehtäviään suorittaessaan riippumaton, eli julkisilla viranomaisilla ei ole oikeutta antaa hänelle määräyksiä arvioinnin tuloksesta."

Lausunnossa viitataan arvioinnin tarkoitukseen sekä Jacob Aarsheimin ja erään toisen OPAKin henkilön vierailuun kiinteistöllä. Huomautuksiin on liitetty myös yksityiskohtainen selvitys sovelletusta menetelmästä. Tämän perusteella valvontaviranomaisen mielestä ei ole mitään syytä epäillä, ettei arvioija olisi suorittanut tehtävänsä suuntaviivoissa tarkoitettuna täysin riippumattomana toimijana.

### *Markkina-arvon arviointi yleisesti hyväksyttyjen tunnuslukujen ja arviointinormien mukaisesti*

Suuntaviivoissa 'markkina-arvolla' tarkoitetaan "hintaa, jolla maa-alueet ja rakennukset voitaisiin arvostuspäivänä myydä halukkaan myyjän ja riippumattoman ostajan välisellä yksityisellä sopimuksella, kun on sovittu, että omaisuus on julkisesti tarjolla markkinoilla, että markkinaolot sallivat laillisen myynnin ja että myyntineuvotteluihin käytettävä aika on tavanomainen omaisuuden luonteen huomioon ottaen".

OPAKin lausunnossa mainitaan muun muassa seuraavat perusteet ja oletukset:

- omistaja suhtautuu myönteisesti myyntiin,
- kiinteistöä voidaan tavanomaisen ajanjakson ajan markkinoida vapaasti sen myymiseksi,
- ostajia, jotka ovat valmiita maksamaan epätavallisen korkeita hintoja "erityisetujen" vuoksi, ei oteta huomioon,

[...]

- arviointi suoritetaan OPAKin tavanomaisten arviointikäytäntöjen ja UiS:n esittämien arviointimenetelmien mukaisesti.

<sup>(38)</sup> Julkisten viranomaisten tekemiin maa-alueita ja rakennuksia koskeviin kauppoihin sisältyviä valtiontukia koskevat suuntaviivat, 2.2 jakson a-c alakohhta.

<sup>(39)</sup> Norjan huomautukset muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisesta tehdystä valvontaviranomaisen päätöksestä, tapahtuma nro 466024, s. 8 ja liite 5 (CV).

Koska kiinteistöllä oleva rakennus on määrätty purettavaksi, OPAK on arvioinut kiinteistön arvon rakentamattomana maana. Sovellettu menetelmä, jota nimitetään ”maakustannusmenetelmäksi”, selvitetään seuraavasti:

”Kiinteistön arvon määrittäminen riippuu sen oletetusta käytöstä ja rakennusmahdollisuuksista, myös odotettavissa olevista tuotoista. Suorana muuttujana tässä yhteydessä ovat maakustannukset eli täysin rakennetun maa-alueen markkina-arvon ja kokonaisrakennuskustannusten, voittomarginaali mukaan luettuna, välinen ero, lukuun ottamatta maakustannuksia, jaettuna sisälatteialan neliömetreillä, joihin ei lueta kellaritiloja.”<sup>(40)</sup> Lisäksi selvitetään, että maakustannukset riippuvat rakennusten kysynnästä alueella, rakennuskustannuksista ja sovellettavista kaavoitussäännöistä. Arviota tehtäessä otetaan huomioon myös vastavien maa-alueiden aiemmin toteutuneet myynnit alueella.

Edellä esitettyä menetelmää soveltamalla OPAKin lausunnossa todetaan, että järkevä myyntihinta on 3,2 miljoonaa Norjan kruunua.

Valvontaviranomainen on aiemmin katsonut Oslon yliopiston kirjastorakennuksen myyntiä koskevassa päätöksessään, että maakustannusmenetelmä on hyväksyttävä menetelmä rakentamattomien maa-alueiden arvioinnissa<sup>(41)</sup>. Norjan arvioijajyhdistys (NTF) viittaa verkkosivustollaan<sup>(42)</sup> pääasiassa muihin menetelmiin, kuten nettokapitalisointimenetelmään, kassavirtoihin perustuvaan menetelmään ja tekniseen arvoon perustuvaan menetelmään. Nämä menetelmät kuitenkin edellyttävät, että kiinteistöllä on rakennus. Koska kyseessä olevalla kiinteistöllä oleva rakennus on määrätty purettavaksi, valvontaviranomainen katsoo, että maakustannusmenetelmä on hyväksyttävä menetelmä kyseessä olevien kolmen kiinteistön arvioinnissa.

#### *Erytisvelvoitteiden aiheuttama taloudellinen haitta*

Suuntaviivoissa todetaan seuraavaa: ”Erytisvelvoitteita, jotka liittyvät maa-alueisiin ja rakennuksiin eivätkä ostajaan tai ostajan taloudelliseen toimintaan, voidaan liittää kaupan yleisen edun vuoksi, jos jokaiselta mahdolliselta ostajalta vaaditaan niiden täyttämistä ja jokainen periaatteessa pystyisi ne täyttämään riippumatta siitä harjoittaako hän liiketoimintaa tai riippumatta harjoitetun liiketoiminnan luonteesta. Riippumattomien arvioijien on arvioitava erikseen tällaisen velvoitteen aiheuttama taloudellinen haitta, ja se voidaan ottaa huomioon kauppahinnasta sovittaessa.”

Valvontaviranomainen katsoo, että velvoite rakentaa maanalaisten paikoitusalue on erityisvelvoite, joka ei liity ostajaan. Se toteaa lisäksi, että purettavaksi määrätyn rakennuksen purkukustannukset voidaan arvioida ja ottaa huomioon samojen periaatteiden mukaisesti.

Maanalaisten paikoitusalueen rakentamista koskevan velvoitteen osalta kustannusarvio perustuu julkisten viranomaisten ja riippumattoman teknisen laitoksen<sup>(43)</sup> antamiin suuntaviivoihin, joiden mukaan yhdelle pysäköintipaikalle on varattava 25 neliömetriä, sekä aiemmin rakennettujen maanalaisten paikoitusalueiden rakennuskustannuksiin. OPAK toteaa, että tämä kustannusten laskentamenetelmä on normaali käytäntö alalla. Tämän perusteella OPAK määrittää pysäköintipaikan hinnaksi 130 000 Norjan kruunua eli 65 pysäköintipaikan hinnaksi 8 450 000 Norjan kruunua ilman alv:tä ja maakustannuksia.

Purkukustannukset, jotka sisältävät jätteiden keruu- ja lajittelumaksut, on määritetty aiempien vastaavien purkutöiden perusteella. OPAKin arvion mukaan purkukustannukset voivat olla 150 000 Norjan kruunua.

Valvontaviranomainen muistuttaa, että sen on arvioitava ulkopuolisten osapuolten antamien asiantuntijalausuntojen sisältöä, mutta sen ei tarvitse käyttää omia ulkopuolisia asiantuntijoita<sup>(44)</sup>. Tarkasteltuaan kustannuslaskelmia, jotka riippumattomien asiantuntijoiden, jolla on riittävät tekniset tiedot, on tehnyt kiinteistön arvioinnin yhteydessä tilojen tarkastuksen perusteella, valvontaviranomainen katsoo, että nämä laskelmat ovat valtiontukisuuravivooissa asetettujen vaatimusten mukaisia. Arvioidut kustannukset voidaan näin ollen ottaa huomioon kauppahinnasta sovittaessa.

#### **2.2 PÄÄTELMÄ KIINTEISTÖJEN N:o 1/152, 1/301 JA 1/630 MYNTIIN GRUNNSTEINEN AS:LLE SISÄLTÄVÄSTÄ VALTIONTUESTA**

Edellä esitetyn OPAKin lausuntoa koskevan arvion perusteella valvontaviranomainen toteaa, että koska maanalaisten paikoitusalueen rakentamista koskevan velvoitteen aiheuttamien taloudellisten haittojen ja purettavaksi määrätyn rakennuksen purkukustannusten arvioidaan olevan yhteensä 8,6 miljoonaa Norjan kruunua ja kiinteistön arvon arvioidaan olevan 3,2 miljoonaa Norjan kruunua, Grunnsteinen AS ei saa kiinteistökaupassa taloudellista etua. Koska taloudellisten haittojen negatiivinen arvo ylittää oleellisesti kiinteistön positiivisen arvon, tähän päätelmään ei vaikuta mikään kohtuullinen virhemarginaali tai se, ettei tällaisten kiinteistöjen arvoa voida OPAKin mukaan määrittää tarkasti.

Valvontaviranomainen toteaa kuitenkin, että Grunnsteinenin tekemän sitoumuksen arvon poikkeaminen oleellisesti kiinteistön arvosta voi tarkoittaa, että OPAKin määrittämä markkina-arvo on epävarma. Vaikka OPAKin määrittämiä arvoja muutettaisiin melko tuntuvasti, Grunnsteinenin ei kuitenkaan edellä mainitun huomattavan eron vuoksi katsottaisi saaneen etua.

Edellä esitetyn perusteella valvontaviranomainen toteaa, ettei kiinteistöjen N:o 1/152, 1/301 ja 1/360 siirtoon Grunnsteinenille sisältyvä ETA-sopimuksen 61 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

<sup>(40)</sup> OPAKin arvio kiinteistöistä N:o 1/152, 1/301 ja 1/630 (tapahtuma nro 466024, liite 3).

<sup>(41)</sup> Valvontaviranomaisen päätös N:o 170/05/KOL, tehty 29 päivänä kesäkuuta 2005, valtion omistamia kiinteistöjä koskevista kaupoista – Oslon yliopiston kirjastorakennus ja viereisen kiinteistön osa.

<sup>(42)</sup> <http://www.ntf.no/naring.aspx>.

<sup>(43)</sup> Norges byggeforskningsinstitutt ja Statens vegvesen.

<sup>(44)</sup> Asia T-274/01, Valmont v. komissio, Kok. 2004, s. II-3145, 72 kohta.

## 3. KIINTEISTÖN N:o 4/165 MYYNTI BRYNE INDUSTRIPARK AS:LLE

Muodollisen tutkinnan aloittamisesta tehdyssä päätöksessä valvontaviranomainen epäili, oliko 4,7 miljoonan Norjan kruunun hinta 56 000 neliömetrin kiinteistöstä markkinahinnan mukainen. Valvontaviranomaisen epäilyt perustuivat muun muassa kunnan toteamukseen siitä, että kiinteistö myytiin omakustannushintaan ja että tästä käytännöstä luovuttiin myöhemmin, koska sen epäiltiin johtavan maa-alueiden myyntiin liian halvalla. Koska kiinteistön arvoa ei ollut arvioitu, valvontaviranomainen ei ollut vakuuttunut myöskään vertaamisesta alueella aiemmin toteutuneisiin kiinteistöjen myynteihin.

Vastatessaan valvontaviranomaisen antamaan tietojen toimittamista koskevaan määräykseen, joka sisältyy muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisesta tehtyyn päätökseen, Norjan viranomaiset ovat toimittaneet OPAKin tekemän arvion kiinteistöstä. Näin ollen on tarkasteltava, täyttääkö toimitettu arvio valvontaviranomaisen suuntaviivoissa asetetut vaatimukset.

## 3.1 OPAKIN LAUSUNNON ARVIOINTI

Valvontaviranomaisen antamien valtiontukisuuntaviivojen mukaan riippumattoman hyvämaineisen arvioijan on määritettävä kiinteistön markkina-arvo yleisesti hyväksytyjen markkinoiden tunnuslukujen ja arviointinormien mukaisesti.

*Hyvämaineinen arvioija*

OPAKin ja erityisesti Jacob Aarsheimin pätevyyttä ja mainetta on arvioitu edellä. Valvontaviranomainen katsoo kyseisen arvioinnin perusteella, että myös kiinteistöä N:o 4/165 koskevan lausunnon on laatinut hyvämaineinen arvioija.

*Arvioijan riippumattomuus*

Valvontaviranomaisen mielestä ei ole mitään perusteita katsoa, ettei arvioija ollut riippumaton. Jacob Aarsheim työskentelee tunnetussa arviointiyrityksessä, eikä hänellä ole mitään virallisia yhteyksiä kuntaan. Lausunnossa määritetään myös arvioinnin tarkoitus, vahvistetaan, että Jacob Aarsheim on vieraillut kiinteistöllä, ja selvitetään sovellettua menetelmää yksityiskohtaisesti. Valvontaviranomaisella ei näin ollen ole mitään syytä epäillä, ettei arviointia olisi suoritettu täysin riippumattomana kunnan antamista arvioinnin tulosta koskevista määräyksistä.

*Markkina-arvon arviointi yleisesti hyväksytyjen tunnuslukujen ja arviointinormien mukaisesti*

Kuten edellä on todettu, OPAK esittää arvioissaan joitakin oletuksia, muun muassa sen, että myyjä on halukas myymään ja että kiinteistöä voidaan markkinoida tavanomaisen ajanjakson ajan.

OPAK on arvioinut kiinteistön arvon sen perusteella, ettei siihen sovellettu kaavoitussuunnitelmaa vaan että se oli vain yleisesti varattu teollisuuskäyttöön. Tämä johtuu siitä, että ehdotettu

suunnitelma, jossa kyseinen kiinteistö kaavoitettiin teollisuusmaaksi, peruutettiin ennen sopimuksen allekirjoittamista Norjan tielaitoksen vastalauseiden vuoksi <sup>(45)</sup>. Myöhemmin hyväksytty kaavoitussuunnitelma poikkesi OPAKin mukaan merkittävästi peruutetusta suunnitelmasta, koska kyseinen alue kaavoitettiin teollisuuskäytön sijasta urheilutarkoituksiin.

Lausunnossa 'myyntiarvolla' tarkoitetaan "hintaa, jonka useat mahdolliset riippumattomat ostajat ovat valmiita maksamaan arviointihetkellä". Toisin kuin Grunnsteinenille siirrettyjen kiinteistöjen arvioissa, OPAK ei Hålandsmarkan tapauksessa sovello maakustannusmenetelmää tai jotain NTF:n rakennusten yhteydessä suosittelemaa menetelmää. Hinta määritetään sen sijaan vertaamalla alueella myytyihin vastaaviin maa-alueisiin (vastaaviin myyntiarvoihin).

OPAK toteaa, että vastaavat hinnat ovat alueella vähintään 80 Norjan kruunua neliömetriltä (yksityisen osapuolen ja kunnan välisessä kaupassa) ja enintään 115 Norjan kruunua neliömetriltä (kahden yksityisen osapuolen välisessä kaupassa). OPAK viittaa myös Stavangerissa tehtyyn uudelleenarviointia koskevaan päätökseen, jossa erittäin keskeisellä paikalla sijaitsevien, asuntojen rakentamiseen varattujen maa-alueiden neliöhinnaksi määritettiin 140 Norjan kruunua. OPAKin mukaan tämä vastaisi noin 90 Norjan kruunun neliöhintaa kyseessä olevalla teollisuusalueella. OPAK myöntää, että markkinaolot ovat epävarmat, ja esittää näin ollen markkinahinnaksi 80–100 Norjan kruunua neliömetriltä tai koko alueen hinnaksi 4 510 000–5 636 000 Norjan kruunua. Tämän perusteella OPAK arvioi myyntihinnaksi 5 100 000 Norjan kruunua, joka sijoittuu edellä esitetyn hintahaarukan keskiväliin.

Menettelyn aloittamisesta tehdyssä päätöksessä valvontaviranomainen epäili, voiko se luottaa kunnan menetelmään, jossa hintaa verrattiin alueella muista kiinteistöistä saatuihin hintoihin. Epäilyt perustuivat muun muassa siihen, että Norjan tielaitoksen vastalauseista huolimatta alueen kaavoitussuunnitelma oli ilmeisesti jo hyväksytty, minkä vuoksi vaikuttaisi epäasianmukaiselta verrata kyseistä maa-aluetta alueisiin, joille ei ole tehty kaavoitussuunnitelmaa. Norjan viranomaiset ovat kuitenkin todenneet menettelyn aloittamisesta tehtyä päätöstä koskevissa huomautuksissaan, että tielaitoksen vastustus oli tiedossa myyntihetkellä ja ettei alueella näin ollen ollut kaavoitussuunnitelmaa. Norjan viranomaiset toteavat lisäksi, että alueen kaavoitussuunnitelma hyväksyttiin vasta elokuussa 2007 eli kahden vuoden kuluttua kyseisestä kaupasta, jolloin alue kaavoitettiin urheilutarkoituksiin. Osapuolet eivät kaupan tekohetkellä tienneet tulevasta tapahtumaketjusta, mutta edellä esitetyt tosiseikat tukevat päätelmää siitä, että alkuperäinen kaavoitussuunnitelma tosiasiallisesti peruutettiin ja että siihen oli odotettavissa oleellisia muutoksia.

Valvontaviranomainen hyväksyy näin ollen oletukset, joihin OPAKin lausunto perustuu, eli sen, ettei alueella ollut kaupan tekohetkellä sovellettavaa kaavoitussuunnitelmaa.

<sup>(45)</sup> Myyntisopimuksen 3. jakson 1 kohta, tapahtuma nro 428860.

OPAKin soveltamasta arviointimenetelmästä valvontaviranomaisen toteaa, että vastaaviin myyntiarvoihin perustuva menetelmä vaikuttaa epätarkemmalla kuin muut NTF:n kuvailemat menetelmät, koska siinä kiinnitetään vähemmän huomiota kiinteistön ominaispiirteisiin ja oletettuun käyttöön. Valvontaviranomainen kuitenkin päättää OPAKin arvioista, että maan sallittuun enimmäiskäyttöön läheisesti liittyvän maakustannusmenetelmän soveltaminen on ongelmallista, kun kaavoitussuunnitelmaa ei ole olemassa. Tässä yhteydessä on huomautettava, että NTF mainitsee myös vastaaviin myyntiarvoihin perustuvan menetelmän hyväksyttävänä teollisuusmaan arviointimenetelmänä <sup>(46)</sup>.

Edellä esitetyn perusteella valvontaviranomainen katsoo, että OPAKin lausunto on laadittu yleisesti hyväksytyjen tunnusluku- ja arviointinormien mukaisesti.

### 3.2 PÄÄTELMÄ KIINTEISTÖN N:o 4/165 MYYNTIIN BRYNE INDUSTRIEPARKILLE SISÄLTÄVÄSTÄ VALTIONTUESTA

Bryne Industriparkille myydyin kiinteistön myyntihinta oli 4 700 000 Norjan kruunua. Se sijoittuu OPAKin määrittämän hintahaarukan (4 510 000–5 636 000 Norjan kruunua) halvempaan päähän ja on hieman alhaisempi kuin arvioitu myyntihinta, joka on 5,1 miljoonaa Norjan kruunua.

Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen oikeuskäytännöstä seuraa, että tarkastellessaan valtiontukea koskevassa menettelyssä saamia arvioita julkisten viranomaisten tekemistä maa-alueita ja rakennuksia koskevista kaupoista valvontaviranomaisen on "määritettävä, eroaako [myyntihinta] niistä *niin paljon*, että sen on todettava sisältäneen etua" <sup>(47)</sup> (kursivointi tässä). Nyt tarkasteltava kiinteistökauppa koskee lisäksi rakentamatonta maata, johon ei sovelleta kaavoitussuunnitelmaa ja jonka arvoa ei OPAKin mukaan voida määrittää tarkasti. Näin ollen kiinteistön tosiasiallinen markkina-arvo voi sijoittua myös OPAKin määrittämän hintahaarukan halvempaan päähän, mikä vastaisi Bryne Industriparkin tosiasiallisesti maksamaa hintaa. Tämän perusteella valvontaviranomainen toteaa, ettei Bryne Industriparkin voida katsoa saaneen kiinteistökaupassa valtiontukisäännöissä tarkoitettua etua.

Edellä esitetyn perusteella Bryne Industriparkille ei ole myönnetty kiinteistökaupassa ETA-sopimuksen 61 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

### 4. KIINTEISTÖJEN N:o 2/70 JA 2/32 (BRYNEN STADIONIN) MYYNTI BRYNE FK:LLÄ

Muodollisen tutkintamenettelyn avaamisesta tehdyssä päätöksessä valvontaviranomainen epäili, tapahtuiko kiinteistökauppa, josta Bryne FK maksoi 0 Norjan kruunua, markkinaehtojen mukaisesti. Valvontaviranomainen katsoi lisäksi tuolloin käytettävissään olleiden tietojen perusteella, että Bryne FK täytti

todennäköisesti valtiontukisäännöissä tarkoitetun yrityksen määritelmän, koska se harjoitti taloudellista toimintaa, joka voi vaikuttaa ETA-alueen sisäiseen kauppaan. Tämän perusteella valvontaviranomainen katsoi alustavasti, että kiinteistökauppaan saattoi sisältyä valtion varoja ja että se saattoi tuoda etua yritykselle ja vaikuttaa ETA-alueen sisäiseen kauppaan.

Muodollisessa tutkintamenettelyssä valvontaviranomaisen saataville on tullut uusia tietoja.

Muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisesta tehtyä päätöstä koskevissa huomautuksissa ja vastatessaan valvontaviranomaisen antamaan tietojen toimittamista koskevaan määräykseen Norjan viranomaiset ovat toimittaneet ensinnäkin arvion siirrettyistä kiinteistöistä ja toiseksi lisätietoja jalkapalloseuran organisaatorakenteesta kiinteistökaupan tekohetkellä. Norjan viranomaiset totesivat organisaatorakenteesta, että seura koostui kahdesta yksiköstä, Bryne ASA:sta ja Bryne FK:sta.

### 4.1 VALTION VARAT

ETA-sopimuksen 61 artiklan 1 kohdassa määrätään, että tukitoimenpiteen on oltava valtion myöntämä tai valtion varoista myönnetty, jotta se voidaan katsoa valtiontueksi.

Valvontaviranomainen muistuttaa, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan tuen käsite on yleisluonteisempi kuin avustuksen käsite sen vuoksi, että tuella ei tarkoiteta ainoastaan konkreettisia suorituksia, kuten avustuksia, vaan myös valtion toimenpiteitä, jotka eivät ole avustuksia sanan suppeassa merkityksessä mutta jotka eri tavoin alentavat yritysten vastattavaksi tavallisesti kuuluvia kustannuksia ja ovat siten sekä luonteeltaan että vaikutuksiltaan avustusten kaltaisia <sup>(48)</sup>. Myös valtion tulojen menetys markkina-arvoa alhaisemmalla hinnalla toteutuneessa kaupassa kuuluu valtion varojen käsitteeseen.

Näin ollen kiinteistöjen markkina-arvo on määritettävä, ennen kuin voidaan todeta, sisältyikö kiinteistöjen N:o 2/70 ja 2/32 myyntiin Bryne FK:lle valtion varoja. Jos kunta myi ne markkina-arvoa alhaisemmalla hinnalla, kaupassa on käytetty valtion varoja tulonmenetysten muodossa.

Norjan viranomaiset ovat toimittaneet OPAKin arvion maa-alueesta, jolle stadion on rakennettu. Kuten edellä on todettu, arviota on tarkasteltava valvontaviranomaisen suuntaviivojen yhteydessä.

<sup>(46)</sup> Katso alaviite 42.

<sup>(47)</sup> Edellä mainittu asia T-274/01 Valmont, tuomion 45 kohta, ja yhdistetyt asiat T-127/99, T-129/99 ja T-148/99, Diputación Foral de Alava, Kok. 2002, s. II-1275, 85 kohta.

<sup>(48)</sup> Ks. erityisesti asia C-143/99, Adria-Wien Pipeline ja Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke, Kok. 2001, s. I-8365, 38 kohta; asia C-501/00, Espanja v. komissio, Kok. 2004, s. I-6717, 90 kohta, ja asia C-66/02, Italia v. komissio, Kok. 2005, s. I-0000, 77 kohta.



*Riippumaton hyvämaineinen arvioija*

Valvontaviranomainen toteaa lausuntoa koskevassa arvioinnissaan, että kyseisen arvion on tehnyt sama arvioija eli OPAK / Jacob Aarsheim. Valvontaviranomainen on jo todennut, että OPAK ja Jacob Aarsheim täyttävät suuntaviivoissa asetetun vaatimuksen, jonka mukaan arvioijan on oltava hyvämaineinen. Valvontaviranomaisen mukaan ei ole myöskään mitään perusteita katsoa, ettei Jacob Aarsheim ollut riippumaton arviota tehdessään.

*Markkina-arvon arviointi yleisesti hyväksytyjen tunnuslukujen ja arviointinormien mukaisesti*

Kyseessä olevan kiinteistön erityisluonteen vuoksi sovellettua menetelmää on tarkasteltava yksityiskohtaisemmin, jotta voidaan todeta, onko arvio tehty yleisesti hyväksytyjen tunnuslukujen ja arviointinormien mukaisesti.

Arviossa selvitetään ensinnäkin kyseisen maa-alueen nykyistä käyttöä, eli todetaan, että alueella on jalkapallokenttä, juoksura, harjoittelukenttiä, katsomo ja harjoitteluhalleja. Alue on kaavoitettu urheilutarkoituksiin 28 päivänä lokakuuta 1997 päivättyssä kaavoitussuunnitelmassa. OPAK toteaa, että maa-alueen arvo on lähtökohtaisesti määritettävä maa-alueen sallitun käytön perusteella. OPAKin mukaan kyseisessä tapauksessa on kuitenkin sovellettava eri menetelmää, koska maa-alueelle on jo rakennettu urheilupaikkoja eikä sallittua käyttöä näin ollen ole. Koska stadionille on myönnetty rahapeleistä saatuja varoja <sup>(49)</sup>, OPAK viittaa tällaisiin varoihin sovellettaviin ehtoihin, joiden mukaan paikat on pidettävä avoimina ja käytössä 40 vuoden ajan, tai muuten varat on maksettava takaisin. Se toteaa lisäksi, että jotta voidaan arvioida maa-alueen arvo vaihtoehtoisessa kaavoitussuunnitelmassa, tällaisen suunnitelman ehtojen on oltava tiedossa. Edellä esitetyn perusteella OPAK toteaa, että stadion voidaan arvioida ainoastaan urheilupaikkojen rakentamiseen tarkoitettuna kiinteistönä. Arvio tehdään näin ollen vertaamalla maa-aluetta alueella aiemmin myytyyn teollisuusmaahan, ja päätelmä tehdään sen perustella, ettei voimassa olevassa kaavoitussuunnitelmassa ole voittoa tuottavia kaupallisia alueita. OPAK määrittää markkinahinnaksi 2 385 000–2 915 000 Norjan kruunua ja arvioi myyntiarvoksi 2 650 000 Norjan kruunua.

Valvontaviranomainen toteaa aluksi, ettei arvio perustu mihinkään Norjan arvioijajyhdistyksen suositamaan menetelmään. Se ei perustu myöskään suoraan vertailuun vastaavien kiinteistöjen kanssa.

Valvontaviranomainen kuitenkin myöntää, että jalkapallostadion on erityislaatuinen kiinteistö, minkä vuoksi sitä on vaikea verrata suoraan muuntotyypisiin kiinteistöihin. Valvontaviranomainen katsoo lisäksi, että vaihtoehtoisen kaavoitussuunnitelman

puuttuessa ja uudelleenkaavoituksen tapauksessa lankeavan takaisinmaksuvelvoitteen aiheuttaman taloudellisen haitan vuoksi tosiasiallisesti siirretyn maa-alueen arvo voidaan luultavasti määrittää parhaiten voimassa olevan kaavoitussuunnitelman perusteella. Valvontaviranomainen myöntää lisäksi, että on vaikeaa arvioida urheilutarkoituksiin kaavoitettuja kiinteistöjä, joita ei voimassa olevien kaavoitussääntöjen mukaan voida käyttää voittoa tuottavana kaupallisena alueena. Näissä olosuhteissa valvontaviranomainen pitää OPAKin / Jacob Aarsheimin soveltamaa menetelmää hyväksyttävänä markkinahintaa arvioitaessa, vaikka tällaiset hinnat ovat aina väistämättä epävarmoja. Valvontaviranomainen katsoo esimerkiksi, että markkina-arvoa voi alentaa myös se, että seuralla oli jo maan vuokrausta koskeva sopimus, joka näin ollen muodostaa kiinteistölle rasisitten kaikkien muiden ostajien kannalta. Nämä varaukset huomioon ottaen valvontaviranomainen pitää lausuntoa tarpeeksi yksityiskohtaisena ja perusteltuna, jotta siitä ilmenee riittävän varmasti kiinteistöjen todennäköinen arvo.

Koska Timen kunta siirsi kiinteistöt Bryne FK:lle 0 Norjan kruunun hintaan, vaikka niiden arvoksi oli määritetty noin 2 650 000 Norjan kruunua, valvontaviranomainen katsoo, että kyseiseen kiinteistökauppaan sisältyi valtion varoja.

**4.2 YRITYKSEN SAAMA TALOUDELLINEN ETU****a) Taloudellisen edun olemassaolo**

Koska kiinteistöt siirrettiin Bryne FK:lle 0 Norjan kruunun hintaan, maksettu hinta poikkeaa selkeästi kiinteistöjen todennäköisestä markkina-arvosta. Valvontaviranomainen katsoo näin ollen, että Bryne FK saa kiinteistökaupassa taloudellista etua, koska seuran ei tarvinnut maksaa maa-alueesta sen markkina-arvoa vastaavaa hintaa.

**b) Bryne FK valtiontukisäännöissä tarkoitettuna yrityksenä**

Seuraavaksi on arvioitava, onko Bryne FK katsottava valtiontukisäännöissä tarkoitetuksi yritykseksi. Tässä yhteydessä on muistutettava, että käsitteellä 'yritys' tarkoitetaan jokaista yksikköä, joka harjoittaa taloudellista toimintaa, riippumatta kyseisen yksikön oikeudellisesta muodosta ja rahoitustavasta ja että taloudellista toimintaa on kaikki toiminta, jossa tavaroita tai palveluja tarjotaan tietyillä markkinoilla <sup>(50)</sup>.

Bryne FK:lla on ammattilais- tai puoliammattilaisjoukkue, joka pelaa nykyään valioliigaa alemmassa sarjassa ja joka pelasi kiinteistökaupan tekohetkellä valioliigassa. Menettelyn aloittamisesta tehdyssä päätöksessä valvontaviranomainen luokitteli Bryne FK:n alustavasti yritykseksi sen perusteella, että joitakin sen toimintoja, erityisesti ammattilaispelaajien myyntiä ja ostoja, ajantavien tarjoamista jalkapallo-ottelujen muodossa sekä mainostilan tarjoamista, tarjottiin markkinoilla, minkä vuoksi ne olivat

<sup>(49)</sup> Rahapeleistä saadut varat ovat valtion omistaman Norsk Tipping-rahapeliyhtiön saamia tuloja. Kulttuuri- ja kirkkoministeriön laatimien sääntöjen mukaan tällaiset paikat on pidettävä avoimina 40 vuoden ajan niiden valmistumisesta. Ks. esite "Om tilskudd til anlegg for idrett og fysisk aktivitet – 2008", luku 4.9, [http://www.regjeringen.no/upload/KKD/Idrett/V-0732B\\_web.pdf](http://www.regjeringen.no/upload/KKD/Idrett/V-0732B_web.pdf).

<sup>(50)</sup> Ks. EFTAn tuomioistuimen päätös asiassa E-5/07, *Private Barnehaegers Landsforbund v. EFTAn valvontaviranomainen*, 78 kohta, ja asia C-218/00 *Cisal*, Kok. 2002, s. I-691, 23 kohta.

luonteeltaan taloudellista toimintaa. Valvontaviranomaisen mielestä muodollisen tutkintamenettelyn aikana ei ole esitetty uusia väitteitä tai perusteluita, jotka voisivat muuttaa sen päätelmää. Bryne FK:ta on näin ollen edellä mainittujen toimintojen osalta pidettävä valtioneuvoston päätöksissä tarkoitettuna yrityksenä.

Valvontaviranomainen toteaa kuitenkin, että toimintatuntien määrän perusteella 89 prosenttia Bryne FK:n kokonaistoiminnasta liittyy muuhun kuin ammattilaisjalkapalloiluun, erityisesti jalkapallotoiminnan järjestämiseen lapsille ja nuorille<sup>(51)</sup>.

Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan urheilutoiminta kuuluu ETA:n oikeuden soveltamisalaan, jos se on ETA-sopimuksessa tarkoitettua taloudellista toimintaa. Tämä koskee ammattilais- ja puoliammattilaisjalkapalloilijoiden toimintaa, jota tarjotaan markkinoilla<sup>(52)</sup>. Kuten edellä todettiin, tällainen toiminta keskitettiin Bryne ASA -yhtiöön. Toisaalta toiminta, jota Bryne FK tarjoaa seuran 600 juniorijalkapalloilijalle, on pääasiassa muuta kuin ammattilais-toimintaa ja perustuu pitkälti vanhempien ja muiden vapaaehtoistyöhön<sup>(53)</sup>.

Seuraavaksi on todettava, että Euroopan komission käytännön mukaan tällainen lapsille ja nuorille tarjottava urheilutoiminta ei ole valtioneuvoston päätöksissä tarkoitettua taloudellista toimintaa. Tapauksessa, joka koski ammattilaisurheiluseurojen Ranskassa järjestämälle nuorten urheilutoiminnalle myönnettävää julkista tukea, komissio katsoi, että nuorten kansalaiskasvatukseen, akatemiseen koulutukseen ja urheiluun liittyvään koulutukseen myönnettävää tukea voidaan pitää valtion yleisenä tehtävänä koulutuksen alalla. Siltä osin kuin tämä koulutus korvasi aikaisemmat niin kutsutut urheiluopinnot säilyttäen niiden yleiset ominaispiirteet ja yleisen organisoimisen kyseinen tuki menee koulutustoimintaan eli kilpailun ulkopuolelle kuuluvaan toimintaan. Lisäksi joillakin tuetuilla toiminnoilla pyrittiin vähentämään väkivaltaa kannattajien keskuudessa ja edistämään aluetason toimintaa. Komission mukaan tällaisen toiminnan voidaan katsoa edistävän kansalaiskasvatusta sen laajassa merkityksessä. Se toteaa näin ollen, että kyseisiä toimenpiteitä voidaan verrata koulutustoimiin, jotka sisältyvät valtion yleisiin tehtäviin kuuluvaan kansalliseen koulujärjestelmään<sup>(54)</sup>.

Tässä yhteydessä on otettava huomioon Norjan jalkapalloliiton (NFF) toteamus siitä, että urheilutoimintojen tarjoaminen ja

järjestäminen lapsille ja nuorille heidän lähiympäristössään on lähtökohtaisesti julkisen sektorin tehtävä. Seurat ottavat yhdessä paikallisviranomaisten ja jalkapalloliiton kanssa huomattavan vastuun urheilupaikkojen rakentamisesta ja kehittämisestä sekä toiminnan järjestämisestä kaikilla tasoilla. NFF on lisäksi todennut, että Norjan viranomaiset ovat useaan otteeseen korostaneet jalkapalloilun myönteistä vaikutusta sosiaalista osallisuutta edistävänä tekijänä<sup>(55)</sup>.

Koska seurat – kuten NFF toteaa – järjestävät jalkapallotoimintaa lapsille ja nuorille sekä täydentävät näin ollen urheilualan koulutusta ja mahdollistavat sosiaalisen osallisuuden ja liikkuvuuden, valvontaviranomainen katsoo, että Bryne FK:n järjestämää harrastusjalkapallotoimintaa voidaan pitää koulutustoiminnan kaltaisena yleishyödyllisenä tehtävänä. Tällainen toiminta ei näin ollen ole ETA-sopimuksen valtioneuvoston päätöksissä tarkoitettua taloudellista toimintaa.

Valvontaviranomainen toteaa edellä esitetyn perusteella, ettei Bryne FK:ta voida sen muun kuin ammattilais-toiminnan osalta pitää valtioneuvoston päätöksissä tarkoitettuna yrityksenä.

#### c) Ei etua seuran taloudelliselle toiminnalle

Euroopan komissio on todennut, että kun urheiluseura harjoittaa sekä taloudellista että muuta kuin taloudellista toimintaa, sen ei katsota saavan valtiontukea, jos seura erillisten kirjanpitojen avulla varmistaa, ettei taloudellinen toiminta saa etua<sup>(56)</sup>. Seuraavaksi on näin ollen arvioitava, hyötyikö seuran taloudellinen toiminta tosiasiallisesti siitä, että kiinteistöt siirrettiin sille arvioitua markkinahintaa halvemmalla.

Aluksi on todettava, että seurassa oli kaupan tekohetkellä kaksi oikeudellista yksikköä, Bryne FK ja Bryne Fotball ASA. Niiden välisestä tehtäväjaosta ja taloudellisista suhteista määrättiin yhteistyösopimuksessa, jonka seura ja yhtiö tekivät vuonna 2000.

Näiden kahden yksikön välisen yhteistyösopimuksen nojalla Bryne Fotball ASA vastasi taloudellisesta toiminnasta, kuten sponsorisopimuksista, televisio- ja mediaoikeuksien myynnistä, mainostilan tarjoamisesta stadionilla, fanituotteiden myynnistä ja lisensoinnista, pelaajien ja seuran nimen ja logon kaupallisesta hyödyntämisestä, lippujen myynnistä seuran kotitotteluihin sekä bingo-toimintaa koskevista sopimuksista (2.1 kohta).

<sup>(51)</sup> Tapahtuma nro 485026 (Bryne FK:n esittämät kolmannen osapuolen huomautukset).

<sup>(52)</sup> Asia 13/76, Donà v. Mantero, Kok. 1976, s. 1333, Kok. Ep. III, s. 177, 12 kohta.

<sup>(53)</sup> Tapahtuma nro 485026 (Bryne fotbollklubbin esittämät kolmannen osapuolen huomautukset).

<sup>(54)</sup> Asia N 118/00 – Ammattilaisurheiluseuroille myönnettävät julkiset tuet (Ranska).

<sup>(55)</sup> Tapahtuma nro 484855, 3 päivänä heinäkuuta 2008 päivätty Norjan jalkapalloliiton esittämät kolmannen osapuolen huomautukset.

<sup>(56)</sup> Ks. edellä mainittu komission päätös asiassa N 118/00.

Bryne FK oli toisaalta vastuussa kaikesta urheilutoiminnasta, myös valmennuksesta ja otteluista, kaikista virallisista tehtävistä, joihin sovelletaan urheilua koskevia NFF:n sääntöjä, erilaisista toiminnoista, jotka liittyvät varojen keräämiseen seuran muuhun kuin ammattilais toimintaan, sekä stadionin ylläpidosta mainontaa lukuun ottamatta.

Bryne FK oli virallisesti ammattilaispelaajien ja tukihenkilöstön työnantaja sekä virallinen sopimuspuoli pelaajien myyntiä, ostoa ja vuokrausta koskevissa sopimuksissa, mutta Bryne Football ASA vastasi kaikista näihin toimintoihin liittyvistä taloudellisista velvoitteista<sup>(57)</sup>. Sopimuksen mukaan Bryne Football ASA piti itsellään myös nettovoitot, jotka jäivät jäljelle kulujen maksamisen jälkeen (4.2 kohta). Se vuokrasi myös hallintohenkilöstön ja maksoi sen palkat (5.1 kohta).

Bryne FK oli sopimuksen mukaan vastuussa stadionista. Bryne Football ASA:n oli maksettava Bryne FK:lle vuosittain 150 000 Norjan kruunua yleisesti stadionin käytöstä ja 10 000 Norjan kruunua kutakin virallista ottelua kohden (4.2 kohta). Bryne Football ASA:n oli maksettava Bryne FK:lle myös vuotuinen maksu seuran nimen ja logon käyttöoikeudesta sekä pelaajien kaupallisesta hyödyntämisestä (4.3 kohta). Seuralle oli maksettava korvaus myös silloin, kun ammattilaisjoukkue käytti Bryne FK:n omaisuutta, kuten stadionia tai seuran nimeä ja logoa. Bryne FK väittää valvontaviranomaiselle esittämissään huomautuksissa, että kyseinen korvaus oli markkinapohjainen palkkio, mutta se ei ole toimittanut mitään palkkion laskentaan liittyviä asiakirjoja.

Bryne FK:n voidaan todeta harjoittaneen yhteistyösopimuksen nojalla myös muuta varainkeruutoimintaa; se erityisesti vuokrasi stadionia sekä nimeään ja logoaan Bryne Football ASA:lle. Tämä toiminta on luonteeltaan sellaista, että se voi lähtökohtaisesti tapahtua markkinoilla kilpailutilanteessa muiden toimijoiden kanssa ja täyttää näin ollen taloudellisen toiminnan määritelmän. Nyt esillä olevassa tapauksessa korvauksella, jonka osakeyhtiö maksoi stadionin sekä seuran nimen ja logon käytöstä, kuitenkin tosiasiallisesti varmistettiin, ettei harrastusjalkapallotoiminnalle tarkoitettuja varoja päädy ammattilaisjalkapalloiluun. Näin ollen vaikuttaa siltä, että Bryne FK:n tästä järjestelystä saamat tulot on ohjattu takaisin Bryne FK:n muuhun kuin ammattilaisjalkapallotoimintaan.

Kuten edellä esitettiin, Bryne Football ASA maksoi kaikki ammattilaisjoukkueeseen liittyvät kustannukset, ja seuralle maksettiin korvaus, kun ammattilaisjoukkue käytti Bryne FK:n omaisuutta.

<sup>(57)</sup> Nämä velvoitteet koskevat erityisesti pelaajien, valmentajien ja tukihenkilöiden ostohintojen, palkkojen ja muiden palkkaetujen maksamista. Yhtiön oli maksettava myös työntekijöiden sosiaaliturvamaksut sekä välineiden osto- ja huoltokulut, harjoitteluviikonloput, vierasotteluista ja valmennuksesta aiheutuneet matkakulut sekä kenttien ja paikkojen vuokrat.

Lisäksi on otettava huomioon, että kaikki ammattilaisjalkapalloiluun liittyvä kaupallinen toiminta (esimerkiksi mainonta) tapahtui Bryne Football ASA:ssa<sup>(58)</sup>. Kuten edellä todettiin, Timen kunnan kanssa tehdyn sopimuksen mukaan maa-alue, jolla stadion sijaitsee, siirrettiin Bryne FK:lle eikä Bryne Football ASA:lle. Näiden seikkojen perusteella valvontaviranomainen katsoo, että yhteistyösopimuksella varmistettiin, ettei ammattilaisjalkapallotoiminta tai siihen liittyvä kaupallinen toiminta hyödy Bryne FK:lle myönnetystä tuesta, koska näiden toimintojen kirjanpito pidettiin erillään Bryne FK:n toiminnan kirjanpidosta.

Valvontaviranomainen toteaa lisäksi Bryne FK:n huomauttaneen, että kaikki sen oma toiminta, josta 89 prosenttia on muuta kuin ammattilais toimintaa, tapahtuu kiinteistöllä, jolla stadion sijaitsee. Bryne FK:n mukaan tämä tarkoittaa, että kiinteistöä käytetään ensisijaisesti seuran omaan ydintoimintaan eli pääasiassa lapsille ja nuorille tarkoitettun harrastusjalkapallotoiminnan tarjoamiseen paikallisyhteisössä.

Valvontaviranomainen katsoo edellä esitettyjen seikkojen perusteella, että Bryne FK:n voittoa tuottava toiminta on luonteeltaan selvästi seuran päätavoitteeseen liittyvää ja sitä edistävää toimintaa<sup>(59)</sup>.

Erityisesti jalkapallostadionin vuokraamisesta valvontaviranomainen toteaa, että kyseisellä stadionilla on vähän istumapaikkoja eikä se sijaitse merkittävässä kaupunkikeskuksessa. Tästä voidaan päätellä, ettei stadionin käytöllä ole suurta merkitystä muille kuin Bryne Football ASA:lle, että siitä saadaan vähän tuloja ja ettei se näin ollen juurikaan kiinnosta voittoa tavoittelevia yksityisiä sijoittajia. Merkityksellistä on, ettei stadionin yhteydessä ole kaupallisia alueita ja ettei stadionin alue kilpaile alueen ostoskeskusten tai toimistorakennusten kanssa, kuten OPAKin lausunnossa nimenomaisesti todetaan.

Keväällä 2004 eli noin puolen vuoden kuluttua kiinteistökaupasta Bryne Football ASA lopetti toimintansa, ja ammattilais toiminta siirrettiin Bryne FK:lle. Bryne FK on lisäksi vahvistanut, ettei seura pidä erillisiä kirjanpitoja erityyppisistä toiminnoistaan.

<sup>(58)</sup> Tuolloin sovelletusta yhteistyösopimuksesta ilmeni, että Bryne Football ASA vastasi Bryne FK:n sijasta sponsorisopimuksista, televisio- ja mediaoikeuksien myynnistä, mainostilan tarjoamisesta stadionilla, fanituotteiden myynnistä ja lisensoinnista sekä pelaajien ja seuran nimen ja logon kaupallisesta hyödyntämisestä. Bryne Football ASA vastasi lisäksi lippujen myynnistä seuran kotiotteluihin. Vaikka ammattilaispelaajien myynti ja osto mainittiin sopimuksen 2.5 kohdassa luetelluissa Bryne FK:n tehtävissä ja vastuualueissa, Bryne Football ASA maksoi pelaajien ostohinnat ja palkat. Näin ollen vaikuttaa siltä, että toiminnot, jotka valvontaviranomainen luokitteli taloudelliseksi toiminnaksi, joka voi vaikuttaa kauppaan ja kilpailuun ETA-alueella, tapahtuivat kaupan tehostetulla Bryne Football ASA:ssa.

<sup>(59)</sup> Komission asia N 558/05 – Ammattitoimintaa harjoittaville laitoksille myönnettävä tuki (Puola). Ks. myös asia N 234/07 – Tutkimuksen, kehityksen ja innovoinnin edistäminen (Espanja), 38 kohta, jossa todetaan, että tutkimuslaitokset, jotka eivät pääasiallisesti harjoita taloudellista toimintaa, voivat kuitenkin tehdä tutkimusta yritysten puolesta korvausta vastaan ilman, että niitä luokitellaan valtiontukisäännöissä tarkoitetuiksi yrityksiä.

Koska kiinteistöjen siirtäminen on kertaluonteinen liiketoimi, edellä esitetty arviointi perustuu seuran rakenteeseen kaupan tekohetkellä. Voi olla tarpeen arvioida mahdollista seuran taloudelliselle toiminnalle sulautuman vuoksi koitunutta etua, jos on viitteitä siitä, että tapahtumien kululla pyrittiin tosiasiaassa kiertämään valtiontukisääntöjä siirtämällä taloudellinen etu muun kuin taloudellisen yksikön kautta. Nyt tarkasteltavassa tapauksessa valvontaviranomaisella ei ole perusteita katsoa, että Bryne FK:n ja Bryne Fotball ASA:n myöhempi sulautuminen oli suunnitteilla kaupan tekohetkellä, että se liittyi jollain tapaa seuran toteuttamaan maa-alueen hankintaan tai että sen avulla oli muuten tarkoitus kiertää ETA:n valtiontukisääntöjä.

Valvontaviranomainen toteaa näin ollen, ettei seuran taloudellinen toiminta hyötynyt tuesta, jonka Bryne FK sai stadionin maa-alueen siirrossa.

#### 4.3 PÄÄTELMÄ KIINTEISTÖJEN N:o 2/70 JA 2/32 SIIRROSTA BRYNE FK:LLE

Valvontaviranomainen toteaa edellä esitetyn perusteella, ettei kiinteistöjen siirtoon Bryne FK:lle sisältynyt ETA-sopimuksen 61 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

#### 5. PÄÄTELMÄ

Valvontaviranomainen katsoo edellä esitetyn arvioinnin perusteella, ettei mihinkään tämän päätöksen kohteena oleviin kolmeen kiinteistökauppaan voida osoittaa sisältyneen ETA-sopimuksen 61 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

#### 1 artikla

EFTAn valvontaviranomainen katsoo, etteivät Timen kunnan tekemät (Grunnsteinenille myytyjä) kiinteistöjä N:o 1/151, 1/301 ja 1/630, (Bryne Industripark AS:lle myytyä) kiinteistöä N:o 4/165 ja (Bryne FK:lle myytyjä) kiinteistöjä N:o 2/72 ja 2/32 koskevat kaupat olleet ETA-sopimuksen 61 artiklassa tarkoitettua valtiontukea.

#### 2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Norjan kuningaskunnalle.

#### 3 artikla

Tämä päätös on todistusvoimainen ainoastaan englannin kielellä.

Tehty Brysselissä 23 päivänä heinäkuuta 2009.

*EFTAn valvontaviranomaisen puolesta*

Per SANDERUD  
Puheenjohtaja

Kristján A. STEFÁNSSON  
Kollegion jäsen











## TILAUSHINNAT 2011 (ilman ALV:a, sisältää normaalit lähetyskulut)

|                                                                                                                 |                                         |                   |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|-------------------|
| Euroopan unionin virallinen lehti, L- ja C-sarjat, vain paperipainos                                            | 22 EU:n virallista kieltä               | 1 100 euroa/vuosi |
| Euroopan unionin virallinen lehti, L- ja C-sarjat, paperipainos, vuosittainen DVD                               | 22 EU:n virallista kieltä               | 1 200 euroa/vuosi |
| Euroopan unionin virallinen lehti, L-sarja, vain paperipainos                                                   | 22 EU:n virallista kieltä               | 770 euroa/vuosi   |
| Euroopan unionin virallinen lehti, L- ja C-sarjat, kuukausittainen (kumulatiivinen) DVD                         | 22 EU:n virallista kieltä               | 400 euroa/vuosi   |
| Virallisen lehden täydennysosa (S-sarja), tarjouskilpailut ja julkiset hankinnat, DVD, ilmestyy kerran viikossa | Monikielinen: 23 EU:n virallista kieltä | 300 euroa/vuosi   |
| Euroopan unionin virallinen lehti, C-sarja – kilpailut                                                          | Kilpailua koskevilla kielillä           | 50 euroa/vuosi    |

Euroopan unionin virallisilla kielillä ilmestyvästä *Euroopan unionin virallisesta lehdestä* on tilattavissa 22 eri kieliversiota. Tilaus käsittää L-sarjan (Lainsäädäntö) ja C-sarjan (Tiedonannot ja ilmoitukset).

Jokainen kieliversio tilataan erikseen.

Virallisessa lehdessä L 156 18. kesäkuuta 2005 julkaistun neuvoston asetuksen (EY) N:o 920/2005 mukaan velvollisuus laatia kaikki säädökset iirin kielellä ja julkaista ne tällä kielellä ei väliaikaisesti sido Euroopan unionin toimielimiä, joten iirin kielellä julkaistavat viralliset lehdet ovat myynnissä erikseen.

Virallisen lehden täydennysosan (S-sarja – tarjouskilpailut ja julkiset hankinnat) tilaukseen sisältyvät kaikki 23 virallista kieliversiota yhdellä monikielisellä DVD-levyllä.

*Euroopan unionin virallisen lehden* tilaajat voivat pyynnöstä saada virallisen lehden liitteitä. Tilaajille ilmoitetaan liitteiden ilmestymisestä *Euroopan unionin viralliseen lehteen* sisältyvässä kohdassa ”Huomautus lukijalle”.

## Myynti ja tilaukset

Maksulliset julkaisut, kuten *Euroopan unionin virallinen lehti*, ovat tilattavissa jälleenmyyjiltämme. Luettelo jälleenmyyjistä löytyy seuraavasta internet-osoitteesta:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_fi.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_fi.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) on suora ja maksuton portti Euroopan unionin lainsäädäntöön. Sivustolla voi tarkastella *Euroopan unionin virallista lehteä* ja siellä ovat nähtävillä myös sopimukset, lainsäädäntö, oikeuskäytäntö ja lainsäädännön valmisteluasiakirjat.**

**Lisätietoja Euroopan unionista löytyy osoitteesta: <http://europa.eu>**



**Euroopan unionin julkaisutoimisto**  
2985 Luxembourg  
LUXEMBURG

**FI**