

Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis

L 123



Izdevums
latviešu valodā

Tiesību akti

54. sējums

2011. gada 12. maijs

Saturs

II Nelegislatīvi akti

REGULAS

- ★ Padomes Īstenošanas regula (ES) Nr. 453/2011 (2011. gada 4. maijs), ar ko pēc termiņbeigu pārskatīšanas, ievērojot Regulas (EK) Nr. 1225/2009 11. panta 2. punktu, piemēro galīgo antidempinga maksājumu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes furfuraldehīda importam 1
- ★ Komisijas Regula (ES) Nr. 454/2011 (2011. gada 5. maijs) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas dzelzceļu sistēmas pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmu ⁽¹⁾ 11
- Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 455/2011 (2011. gada 11. maijs), ar kuru nosaka standarta importa vērtības atsevišķu veidu augļu un dārzeņu ieviešanas cenas noteikšanai 68
- Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 456/2011 (2011. gada 11. maijs), ar ko groza ar Regulu (ES) Nr. 867/2010 2010./11. tirdzniecības gadam noteiktās reprezentatīvās cenas un papildu ievadmuitas nodokļus dažiem cukura nozares produktiem 70

Cena: EUR 4

(Turpinājums nākamajā lappusē)

⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ

LV

Tiesību akti, kuru virsraksti ir gaišajā drukā, attiecas uz kārtējiem jautājumiem lauksaimniecības jomā un parasti ir spēkā tikai ierobežotu laika posmu.

Visu citu tiesību aktu virsraksti ir tumšajā drukā, un pirms tiem ir zvaigznīte.

IV Tiesību akti, kas pieņemti pirms 2009. gada 1. decembra saskaņā ar EK līgumu, ES līgumu un Euratom līgumu

- ★ EBTA Uzraudzības iestādes Lēmums Nr. 343/09/COL (2009. gada 23. jūlijs) par īpašuma darījumiem Times (Time) pašvaldībā attiecībā uz īpašumiem ar numuriem 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70 un 2/32 (Norvēģija) 72

II

(Nelegislatīvi akti)

REGULAS

PADOMES ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) Nr. 453/2011

(2011. gada 4. maijs),

ar ko pēc termiņbeigu pārskatīšanas, ievērojot Regulas (EK) Nr. 1225/2009 11. panta 2. punktu, piemēro galīgo antidempinga maksājumu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes furfuraldehīda importam

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

(3) Pēc termiņbeigu pārskatīšanas Padome 2005. gada aprīlī ar Regulu (EK) Nr. 639/2005⁽⁴⁾ pagarināja pasākumu termiņu vēl uz pieciem gadiem.

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Padomes Regulu (EK) Nr. 1225/2009 (2009. gada 30. novembris) par aizsardzību pret importu par dempinga cenām no valstīm, kas nav Eiropas Kopienas dalībvalstis⁽¹⁾ ("pamatregula"), un jo īpaši tās 11. panta 2. un 5. punktu un 9. panta 4. punktu,

ņemot vērā priekšlikumu, ko Eiropas Komisija ("Komisija") iesniedza pēc apspriešanās ar Padomdevēju komiteju,

tā kā:

A. PROCEDŪRA

1. Spēkā esošie pasākumi

- (1) Padome pēc antidempinga izmeklēšanas ("sākotnējā izmeklēšana") ar Regulu (EK) Nr. 95/95⁽²⁾ uzlika galīgo antidempinga maksājumu Ķīnas Tautas Republikas ("ĶTR") izcelsmes furfuraldehīda importam īpaša maksājuma veidā ("galīgie antidempinga pasākumi"). Īpašā maksājuma likme tika noteikta EUR 352 par tonnu.
- (2) Pēc starpposma pārskatīšanas, kas tika sākta 1997. gada maijā pēc kāda Ķīnas eksportētāja pieprasījuma, pasākumi ar Regulu (EK) Nr. 2722/1999⁽³⁾ tika saglabāti spēkā vēl četrus gadus.

2. Termiņbeigu pārskatīšanas pieprasījums

(4) Pēc paziņojuma publicēšanas par spēkā esošo galīgo antidempinga pasākumu gaidāmajām termiņa beigām⁽⁵⁾ Komisija 2010. gada 28. janvārī saņēma pieprasījumu veikt minēto pasākumu termiņbeigu pārskatīšanu, ievērojot pamatregulas 11. panta 2. punktu. Pieprasījumu iesniedza divi Savienības ražotāji – *Lenzing AG* un *Tanin Sevnica kemična industrija d.d.* ("pieprasījuma iesniedzēji"), kuri ražo nozīmīgu daļu, šajā gadījumā vairāk nekā 50 %, no Savienības furfuraldehīda produkcijas.

(5) Pieprasījuma pamatā bija apgalvojums, ka pasākumu izbeigšana, iespējams, izraisīs dempinga turpināšanos un Savienības ražošanas nozarei ("SRN") nodarītā kaitējuma atkārtāšanos.

3. Termiņbeigu pārskatīšanas sākšana

(6) Noteikusi, ka ir pietiekoši pierādījumi termiņbeigu pārskatīšanas sākšanai, un apspriedusies ar Padomdevēju komiteju, Komisija ar 2010. gada 27. aprīlī Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī publicēto paziņojumu⁽⁶⁾ ("paziņojums par procedūras sākšanu") paziņoja par termiņbeigu pārskatīšanas sākšanu, ievērojot pamatregulas 11. panta 2. punktu.

⁽¹⁾ OV L 343, 22.12.2009., 51. lpp.

⁽²⁾ OV L 15, 21.1.1995., 11. lpp.

⁽³⁾ OV L 328, 22.12.1999., 1. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 107, 28.4.2005., 1. lpp.

⁽⁵⁾ OV C 16, 22.1.2010., 40. lpp.

⁽⁶⁾ OV C 107, 27.4.2010., 10. lpp.

4. Izmeklēšana

4.1. Izmeklēšanas periods

- (7) Izmeklēšana par iespējamu dempinga turpināšanos attiecās uz laikposmu no 2009. gada 1. aprīļa līdz 2010. gada 31. martam ("pārskatīšanas izmeklēšanas periods" jeb "PIP"). Tendenču izpēte saistībā ar kaitējuma turpināšanās iespējamības novērtēšanu attiecās uz laikposmu no 2007. gada 1. janvāra līdz PIP beigām ("attiecīgais periods").

4.2. Šajā izmeklēšanā iesaistītās personas

- (8) Par termiņbeigu pārskatīšanas sākšanu Komisija oficiāli informēja pieprasījuma iesniedzējus, ražotājus eksportētājus attiecīgajā valstī, importētājus, lietotājus, kuri zināmi kā ieinteresētās personas, un attiecīgās valsts pārstāvjus.

- (9) Ieinteresētajām personām bija dota iespēja paziņojumā par procedūras sākšanu noteiktajā termiņā rakstiski darīt zināmu savu viedokli un lūgt, lai tās uzklausa. Tika uzklaustas visas ieinteresētās personas, kas to pieprasīja un norādīja konkrētus iemeslus, kāpēc tās ir jāuzklausa.

4.3. Atlase

- (10) Ņemot vērā ĶTR ražotāju eksportētāju acīmredzami lielo skaitu, tika uzskatīts par lietderīgu pārbaudīt, vai ir jāizmanto atlase atbilstīgi pamatregulas 17. pantam. Lai Komisija varētu lemt par to, vai atlase ir vajadzīga, un attiecīgā gadījumā izveidot izlasi, iepriekšminētajām personām tika lūgts paziņot par sevi 15 dienu laikā pēc pārskatīšanas sākšanas un sniegt Komisijai informāciju, kas pieprasīta paziņojumā par procedūras sākšanu. Tā kā nepieteicās neviens ražotājs eksportētājs, kas vēlētos sadarboties, atlase nebija vajadzīga.

4.4. Saņemtās informācijas pārbaude

- (11) Komisija nosūtīja aptaujas anketas visām zināmajām iesaistītajām personām, un personām, kuras bija pieteikušās līdz paziņojumā par procedūras sākšanu noteiktajam datumam.

- (12) Atbildes uz anketas jautājumiem tika saņemtas no diviem Savienības ražotājiem, viena importētāja/lietotāja un viena ražotāja analogajā valstī Argentīnā. Neviens ĶTR ražotājs eksportētājs šajā izmeklēšanā nesadarbojās.

- (13) Komisija meklēja un pārbaudīja visu informāciju, ko tā uzskatīja par vajadzīgu, lai noteiktu dempinga un tā izraisītā kaitējuma turpināšanās vai atkārtošāns iespējamību un Savienības intereses. Pārbaudes apmeklējumus veica šādu ieinteresēto personu telpās:

a) ražotāji Savienībā

— Lenzing AG ("Lenzing"), Austrija

— Tanin Sevnica kemična industrija d.d ("Tanin"), Slovēnija;

b) nesaistīts importētājs/lietotājs

— International Furan Chemicals BV ("IFC"), Roterdama.

B. ATTIECĪGAIS RAŽOJUMS UN LĪDZĪGAIS RAŽOJUMS

1. Attiecīgais ražojums

- (14) Ražojums, uz ko attiecas šī pārskatīšana, ir tas pats, uz kuru attiecas sākotnējā izmeklēšana un 2. un 3. apsvērumā minētās tai sekojošās pārskatīšanas, proti, ĶTR izcelsmes furfuraldehīds, ko patlaban klasificē ar KN kodu 2932 12 00 ("attiecīgais ražojums"). Furfuraldehīds ir arī pazīstams kā 2-furaldehīds vai furfurāls.

- (15) Furfuraldehīds ir gaiši dzeltens šķidrums, kuram ir īpaša kodīga smaka un kuru iegūst dažādu lauksaimniecības atkritumu pārstrādes rezultātā. Furfuraldehīdu izmanto galvenokārt divējādi: kā selektīvu šķīdinātāju naftas pārstrādē smēreļļu ražošanai un kā izejvielu pārstrādei furfurilspirtā, ko izmanto sintētisko sveķu ražošanā lietņu veidnēm.

2. Līdzīgais ražojums

- (16) Tāpat kā iepriekšējās izmeklēšanās, arī šajā izmeklēšanā ir apstiprinājies, ka furfuraldehīdam, ko ražo ĶTR un eksportē uz Eiropas Savienību, furfuraldehīdam, ko ražo un pārdod vietējā tirgū analogajā valstī Argentīnā, un furfuraldehīdam, ko ražo un Savienības tirgū pārdod Savienības ražotāji, ir vienādas galvenās fizikālās un ķīmiskās īpašības un vienādi pamatizmantojuma veidi. Tāpēc šie ražojumi ir uzskatāmi par līdzīgiem ražojumiem pamatregulas 1. panta 4. punkta nozīmē.

C. DEMPINGA TURPINĀŠANĀS IESPĒJAMĪBA

- (17) Saskaņā ar pamatregulas 11. panta 2. punktu tika pārbaudīts, vai esošo pasākumu izbeigšana var izraisīt dempinga turpināšanos vai atkārtošanos.

1. Vispārēji apsvērumi

- (18) Neviens no zināmajiem 34 Ķīnas ražotājiem eksportētājiem, ar kuriem Komisija sazinājās, uzsākot procedūru, nesadarbojās izmeklēšanā un arī nesniedza nekādu informāciju. Tādēļ turpmāk izklāstītie konstatējumi par dempinga turpināšanās vai atkārtošanās iespējamību bija jābalsta uz pieejamajiem faktiem, jo īpaši uz informāciju, ko iesniedza importētājs/rūpnieciskais lietotājs, kurš sadarbojās, *Eurostat* datiem, ĶTR oficiālo eksporta statistiku un informāciju pārskatīšanas pieprasījumā.

2. Analogā valsts

- (19) Tā kā ĶTR ekonomika ir pārejas ekonomika, saskaņā ar pamatregulas 2. panta 7. punkta a) apakšpunktu normālā vērtība bija jānosaka, pamatojoties uz cenu vai salikto normālo vērtību, kas iegūta atbilstīgā trešā valstī ar tirgus ekonomiku ("analogā valsts"), vai uz cenu, par kādu šī analogā valsts pārdod preces uz citām valstīm, tostarp Savienību, vai, ja tas nav iespējams, izmantojot jebkuru citu saprātīgu pamatu, tostarp cenu, kāda Savienībā ir faktiski samaksāta vai ir maksājama par līdzīgo ražojumu, šo cenu vajadzības gadījumā atbilstīgi koriģējot, lai ietvertu saprātīgu peļņas normu.
- (20) Tāpat kā sākotnējā izmeklēšanā arī paziņojumā par procedūras sākšanu Argentīna tika ierosināta kā piemērota analogā valsts normālās vērtības noteikšanai. Pēc tam, kad bija publicēts paziņojums par procedūras sākšanu, netika saņemtas nekādas piezīmes par ierosināto analogo valsti.
- (21) Viens furfuraldehīda ražotājs Argentīnā sadarbojās ar izmeklēšanu, atbildot uz anketas jautājumiem. Izmeklēšana pierādīja, ka Argentīnas furfuraldehīda tirgū ir konkurence un apmēram 90 % no tirgus apjoma nodrošina vietējie ražotāji, bet pārējo daļu – imports no trešām valstīm. Ražošanas apjoms Argentīnā veido vairāk nekā 70 % no tā attiecīgā ražojuma apjoma, ko ĶTR eksportē uz Savienību ieviešanai pārstrādei. Tāpēc Argentīnas tirgus tika uzskatīts par pietiekami reprezentatīvu, lai noteiktu normālo vērtību attiecībā uz ĶTR.
- (22) Tādējādi tiek secināts, ka tāpat kā sākotnējā izmeklēšanā Argentīna ir uzskatāma par piemērotu analogo valsti saskaņā ar pamatregulas 2. panta 7. punkta a) apakšpunktu.

3. Imports par dempinga cenām PIP

3.1. Normālā vērtība

- (23) Ievērojot pamatregulas 2. panta 7. punkta a) apakšpunktu, normālo vērtību noteica, pamatojoties uz informā-

ciju, ko saņēma no analogās valsts ražotāja, kurš sadarbojās, t. i., pamatojoties uz nesaistītu pircēju samaksāto vai maksājamo cenu Argentīnas iekšzemes tirgū, jo tika konstatēts, ka attiecīgie pārdevumi notikuši parastā tirdzniecības aprītē

- (24) Tādējādi par normālo vērtību noteica Argentīnas ražotāja, kas sadarbojās, vidējo svērto pārdošanas cenu iekšzemes tirgū nesaistītiem pircējiem.

- (25) Vispirms tika pārbaudīts, vai līdzīgā ražojuma iekšzemes pārdevumu apjoms neatkarīgiem klientiem ir reprezentatīvs saskaņā ar pamatregulas 2. panta 2. punktu, proti, vai tas veido vismaz 5 % vai vairāk no attiecīgā ražojuma kopējā pārdevumu apjoma, kas eksportēts uz Savienību. Argentīnas ražotāja, kurš sadarbojās, pārdevumu apjoms iekšzemes tirgū PIP tika uzskatīts par pietiekami reprezentatīvu.

- (26) Pēc tam Komisija pārbaudīja, vai līdzīgā ražojuma pārdevumu apjoms iekšzemes tirgū var uzskatīt par tādu, kas iegūts parastā tirdzniecības aprītē saskaņā ar pamatregulas 2. panta 4. punktu. To veica, nosakot, kāds īpatsvars ir Argentīnas tirgū PIP pārdotā līdzīgā ražojuma rentabliem pārdevumiem neatkarīgiem klientiem. Tā kā visi līdzīgā ražojuma pārdevumi PIP bija rentabli, normālo vērtību balstīja uz visu iekšzemes pārdevumu vidējo svērto rādītāju.

3.2. Eksporta cena

- (27) Tā kā neviens no ĶTR eksportētājiem uz Savienību ar izmeklēšanu nesadarbojās, eksporta cenas tika noteiktas, pamatojoties uz pieejamajiem faktiem. Tika secināts, ka šim nolūkam vispiemērotākā ir informācija, ko sniedza importētājs, kurš sadarbojās, un *Eurostat* dati par attiecīgā ražojuma importu Savienībā. Lai arī lielākā daļa attiecīgā ražojuma importa notika saskaņā ar ieviešanas pārstrādei režīmu ("IPR") (Ķīnas furfuraldehīds tika tālāk pārstrādāts furfuraldehīda eksportam), nebija iemesla uzskatīt, ka tas nav ticams pamats eksporta cenu noteikšanai.

3.3. Salīdzinājums

- (28) Lai nodrošinātu normālās vērtības un eksporta cenas taisnīgu salīdzināšanu, saskaņā ar pamatregulas 2. panta 10. punktu pienācīga uzmanība, izdarot attiecīgas korekcijas, tika pievērsta dažām atšķirībām transporta un apdrošināšanas izmaksās, kas ietekmē cenas un cenu salīdzināmību.

3.4. Dempinga starpība

- (29) Saskaņā ar pamatregulas 2. panta 11. punktu dempinga starpība tika noteikta, salīdzinot vidējo svērto normālo vērtību ar vidējo svērto eksporta cenu vienādā tirdzniecības līmenī. Šis salīdzinājums liecināja par ievērojamu dempingu.

4. Importa izmaiņas pasākumu atcelšanas gadījumā

- (30) Papildus analīzei par dempinga esamību PIP tika pārbaudīta arī dempinga turpināšanās iespējamība, ja pasākumi tiktu atcelti. Ņemot vērā, ka ĶTR ražotāji eksportētāji ar izmeklēšanu nesadarbojās, turpmāk izklāstītie secinājumi saskaņā ar pamatregulas 18. pantu ir balstīti uz pieejamajiem faktiem, proti, uz informāciju no importētāja, kurš sadarbojās, uz Eurostat datiem, uz ĶTR oficiālo eksporta statistiku un uz pārskatīšanas pieprasījumu.
- (31) Tika analizēti šādi elementi: kā attīstījies imports ES no ĶTR saskaņā ar IPR, kā attīstījies ĶTR eksports uz trešām valstīm un kāda ir ĶTR ražotāju rezerves jauda.

4.1. ĶTR importa attīstība

- (32) Saskaņā ar ĶTR oficiālo eksporta statistiku kopējais attiecīgā ražojuma ĶTR eksporta apjoms visā pasaulē attiecīgajā periodā pieauga par 117 %. Šis pieaugums visvairāk izpaudās ASV un citos trešo valstu tirgos.
- (33) Par eksportu uz Savienību jānorāda, ka saskaņā ar Eurostat un pārbaudītiem importa datiem PIP laikā 99,9 % visa attiecīgā ražojuma importa Savienībā no ĶTR ieveda pārstrādei, bet atlikušais 0,1 % bija paredzēts laišanaī brīvā apgrozībā. Nekāds importa apjoms nebija paredzēts laišanaī brīvā apgrozībā 2007. un 2008. gadā. Lai dati būtu pilnīgi, kopējā importa apjomā tika iekļauts arī laišanaī brīvā apgrozībā paredzētais imports, tomēr nelielo daudzumu dēļ netika uzskatīts par vajadzīgu veikt šā importa cenu attīstības sīkāku analīzi.
- (34) Saskaņā ar IPR veiktā un brīvā apgrozībā laistā importa apjoms no ĶTR laikā no 2007. gada līdz PIP samazinājās par 67 %, un tas sakrita ar patēriņa samazināšanos Savienības tirgū par 24 %, kā izklāstīts turpmāk 45. apsvērumā. Saskaņā ar IPR importētais ĶTR furfuraldehīds tika tālāk pārstrādāts furfurilspirtā, kas pēc tam tika eksportēts. Nav pieejama informācija par to, kā Savienībā

tika izmantots laišanaī brīvā apgrozībā paredzētais imports, tomēr var pieņemt, ka pasākumu atcelšanas gadījumā vismaz daļu no pašreizējā importa apjoma saskaņā ar IPR varētu ievest laišanaī brīvā apgrozībā kā attiecīgo ražojumu vai kā galaproduktu (furfurilspirtu) pārdošanai Savienības tirgū.

- (35) ĶTR eksporta cena laikā no 2007. gada līdz PIP dažādos tirgos ir atšķirīga. Lai gan šajā periodā vērojama strauja cenas pazemināšanās eksportam uz Savienību (par 11 %), citos tirgos tā ir pieaugusi par apmēram 10 %. Tomēr redzams, ka cenas ASV tirgū PIP ir apmēram tādā pašā līmenī kā Savienības tirgū, lai gan saskaņā ar ĶTR eksporta statistiku eksports uz citiem tirgiem ir bijis par 19 % tonnā dārgāks. Tā kā attiecīgais ražojums ir ļoti viendabīgs, šādas cenu atšķirības skaidrojamas tikai ar ĶTR eksportētāju tīši izvēlētu cenu stratēģiju, gūstot augstākas cenas un peļņu tirgos ar mazāku konkurenci nekā tādos tirgos kā Savienība un ASV, kuros valda zemākas cenas. Tā kā eksports uz Savienību un ASV bija 46 % no visa ĶTR eksporta, jāsecina, ka šī cenu diskriminācija turpinātu pastāvēt, ja maksājumus atceltu, lai saglabātu dempingu vismaz Savienības tirgū.

4.2. Eksportētāju neizmantotā jauda

- (36) Tā kā publiski pieejamā informācija par ĶTR furfuraldehīda ražošanas nozari ir niecīga, turpmākie secinājumi pamatojas galvenokārt uz pārskatīšanas pieprasījumā ietvertu informāciju.
- (37) Saskaņā ar pārskatīšanas pieprasījumu ĶTR furfuraldehīda produkcija kopš 1999. gada ir pakāpeniski palielinājusies, un 2009. gadā tās apjoms sasniedza apmēram 320 000 tonnas. Domājams, ka ĶTR izmanto apmēram 94 % ražošanas jaudas, un tas nozīmē, ka ĶTR rezerves jauda ir apmēram 20 000 tonnu gadā, t. i., apmēram puse no Savienības kopējā patēriņa. Domājams, ka šobrīd ĶTR darbojas vairāk nekā 200 furfuraldehīda ražotņi, un aizvien lielāks ražotņu skaits nodarbojas ar eksportu.
- (38) Ņemot vērā iepriekš minēto, var secināt, ka pasākumu atcelšanas gadījumā varētu sagaidīt, ka attiecīgā ražojuma eksports no ĶTR nonāks Savienības tirgū ārpus IPR ievērojamos daudzumos, un ir ļoti iespējams, ka tas joprojām būs par dempinga cenām.

5. Secinājums par dempinga turpināšanās iespējamību

- (39) Ņemot vērā ĶTR esošo lielo ražošanas jaudu, ĶTR ražotāju spēju strauji palielināt produkcijas apjomu un novirzīt to eksportam, kā arī šā eksporta cenu, var uzskatīt, ka pasākumu atcelšanas gadījumā atsāktos tāds eksports no ĶTR uz Savienību, kas nav veikts saskaņā ar IPR.
- (40) Pašreizējām eksporta cenām saskaņā ar IPR nepiemēro antidempinga maksājumu. Tādējādi tiek uzskatīts, ka šīs cenas rāda arī turpmāko cenu līmeni, ja pasākumi tiktu atcelti. Šajā sakarā tika konstatēts, ka ĶTR eksporta cenas saskaņā ar IPR bija dempinga cenas un tās PIP laikā bija par 11 % zemākas nekā Savienības ražotāju cenas, kā izklāstīts turpmāk 69. apsvērumā.
- (41) Ņemot vērā iepriekš aprakstītos konstatējumus, var secināt, ka eksports no ĶTR vēl joprojām notiek par dempinga cenām un ka pastāv dempinga turpināšanās iespējamība Savienības tirgū, ja beigsies spēkā esošie antidempinga pasākumi.

D. SAVIENĪBAS RAŽOŠANAS NOZARES DEFINĪCIJA

- (42) SRN ietilpst divi uzņēmumi – *Lenzing AG* (Austrija) un *Tanin Sevnica kemična industrija d.d.* (Slovēnija), kas kopā aptver 100 % Savienības attiecīgā ražojuma produkcijas PIP. Abi uzņēmumi atbildēja uz anketas jautājumiem un pilnībā sadarbojās izmeklēšanā. Tādējādi abi Savienības ražotāji veido SRN pamatregulas 4. panta 1. punkta un 5. panta 4. punkta nozīmē. Lai ievērotu konfidencialitāti, SRN darbības rādītāji sniegti tikai indeksētā veidā.
- (43) Salīdzinājumā ar sākotnējo izmeklēšanu SRN ir ievērojami mainījusies – *Furfural Español S.A.*, šobrīd *Nutrafur*, Spānijas ražotājs, kurš iesniedza sākotnējo sūdzību 1994. gadā, pārtrauca ražošanu 2008. gada oktobrī. *Nutrafur*, kas atbalsta pašreizējo pārskatīšanas pieprasījumu, šajā procedūrā nesadarbojās. Tomēr *Nutrafur* joprojām ir aktīvs tirgus dalībnieks, kā tirgotājs iepērkot attiecīgo ražojumu no bijušajiem konkurentiem Savienībā. Pieprasījumā norādītie *Nutrafur* produkcijas dati par 2007. un 2008. gadu ir iekļauti Savienības tirgus patēriņa datos.

E. STĀVOKLIS SAVIENĪBAS TIRGŪ

1. Patēriņš Savienības tirgū

- (44) Savienības furfuraldehīda patēriņu noteica, pamatojoties uz SRN pārdevumu apjomu Savienības tirgū (ietverot *Nutrafur* pārdevumus, kamēr tas vēl ražoja furfuraldehīdu), tam pieskaitot importu saskaņā ar IPR no ĶTR un importu no citām trešām valstīm laišanai brīvā apgrozībā, izmantojot pārbaudītus datus no importētāja *International Furan Chemicals BV* ("IFC") un *Eurostat*. Tā kā *Eurostat* konfidencialitātes iemeslu dēļ neatklāj pilnīgu informāciju, *Eurostat* datus izmantoja tikai saistībā ar

importu no citām trešām valstīm, izņemot ĶTR un Dominikānas Republiku, jo IFC ir vienīgais furfuraldehīda importētājs no šīm valstīm.

- (45) Saskaņā ar minēto attiecīgajā periodā Savienības patēriņš samazinājās par 24 % – no 48 534 tonnām 2007. gadā līdz 36 725 tonnām PIP laikā.

1. tabula – Savienības patēriņš

Gads	2007	2008	2009	PIP
Tonnas	48 534	45 738	38 175	36 725
Indekss (2007=100)	100	94	79	76
Tendence salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu		- 6	- 15	- 3

Avots: pārbaudītas SRN un IFC atbildes uz anketas jautājumiem, pārskatīšanas pieprasījums un *Eurostat*

2. Imports no ĶTR

2.1. Apjoms, tirgus daļa un cenas

- (46) Saskaņā ar ĶTR eksporta statistiku PIP laikā bija tikai neievērojams daudzums (2,5 tonnas) ĶTR importa laišanai brīvā apgrozībā, bet lielākā daļa ĶTR importa notika saskaņā ar IPR. ĶTR importa apjoms saskaņā ar IPR samazinājās no 8 264 tonnām 2007. gadā līdz 2 749 tonnām PIP, proti, par 67 %. Augstāko punktu ĶTR imports saskaņā ar IPR sasniedza 2008. gadā, kad tas bija apmēram 10 000 tonnas, bet turpmākajos gados tas samazinājās. Attiecīgajā periodā ĶTR tirgus daļa IPR samazinājās no 17 % līdz 8 %, t. i., par 9 %.
- (47) ĶTR importa cenas saskaņā ar IPR samazinājās par 12 % – no 774 EUR 2007. gadā līdz 685 EUR PIP laikā.

2. tabula – Imports no ĶTR

Gads	2007	2008	2009	PIP
Tonnas	8 264	10 002	5 159	2 749
Indekss (2007=100)	100	121	62	33
Tendence salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu		21	- 59	- 29
Tirgus daļa	17 %	22 %	14 %	7 %
Cena (EUR/t)	774	1 014	690	685
Indekss (2007=100)	100	131	89	88

Avots: pārbaudīta IFC atbilde uz anketas jautājumiem

3. Citu trešo valstu importa apjomi un cenas

- (48) Būtu jāatzīmē, ka tāpat kā sākotnējā izmeklēšanā imports no Dominikānas Republikas bija vienīgi ražojuma sūtījumi no mātesuzņēmuma uz tā filiāli Eiropā, lai ražotu furfurilspirtu. Tādējādi šajos darījumos izmantotās cenas ir transfertcenas darījumos starp saistītiem uzņēmumiem, un tās neatspoguļoja patiesās tirgus cenas. Saskaņā ar Eurostat datiem furfuraldehīda importa apjomi Savienībā no citām trešām valstīm, izņemot ĶTR, un vidējās cenas mainījās šādi.

3. tabula – Imports Savienībā no Dominikānas Republikas

Gads	2007	2008	2009	PIP
Tonnas	32 003	27 662	24 996	25 959
Indekss (2007=100)	100	86	78	81
Tendence salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu		- 14	- 8	3
Tirgus daļa	66 %	60 %	65 %	71 %
Cena (EUR/t)	809	982	582	670
Indekss (2007=100)	100	121	72	83

4. tabula – Imports Savienībā no citām trešām valstīm

Gads	2007	2008	2009	PIP
Tonnas	1 687	1 583	1 226	1 158
Indekss (2007=100)	100	94	73	69
Tendence salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu		- 6	- 21	- 4
Tirgus daļa	3 %	3 %	3 %	3 %
Cena (EUR/t)	800	997	632	621
Indekss (2007=100)	100	125	79	78

- (49) Attiecīgajā periodā furfuraldehīda importa apjoms no Dominikānas Republikas un visām pārējām trešām valstīm samazinājās ievērojami – attiecīgi par 19 % un 31 %. Tomēr, neraugoties uz Dominikānas Republikas importa apjoma samazinājumu, tā tirgus daļa tomēr palielinājās no 66 % līdz 71 %. Tomēr viss šis imports tika izmantots furfurilspirta ražošanai, ko veica Dominikānas Republikas ražotāja Eiropas filiāle. Tādējādi šajos darījumos izmantotās cenas bija transfertcenas darījumos starp saistītiem uzņēmumiem, un tās var neatspoguļot patiesās tirgus cenas.

3.1. ĶTR eksporta uz citām trešām valstīm apjoms un cenas

- (50) Attiecīgajā periodā eksporta apjoms pieauga par 105 % (atbilst apmēram 9 % no Savienības kopējiem pārdevumiem PIP). Jāatzīmē, ka SRN eksporta pārdevumi uz

citām trešām valstīm PIP laikā notika par zemām cenām. To var skaidrot ar konkurenci – ĶTR furfuraldehīda lielajiem apjomiem un zemajām cenām citās trešās valstīs.

5. tabula – SRN eksporta uz citām trešām valstīm apjoms un cenas

Gads	2007	2008	2009	PIP
Daudzumu indekss (2007=100)	100	136	211	205
Tendence salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu		36	75	- 6
Cenas indekss (2007=100)	100	114	88	82
Tendence salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu		14	- 26	- 6

4. Saimnieciskais stāvoklis SRN

- (51) Turpmāk analizēts saimnieciskais stāvoklis SRN, proti, uzņēmumos *Lenzing* un *Tanin*.

4.1. Produkcija

- (52) Attiecīgajā ražojuma kopējā SRN produkcija attiecīgajā periodā pieauga par 14 %.

6. tabula – Savienības produkcija

Gads	2007	2008	2009	PIP
Indekss (2007=100)	100	109	114	114
Tendence salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu		9	5	0

Avots: pārbaudītas Savienības ražotāju atbildes uz anketas jautājumiem

4.2. Ražošanas jauda un jaudas izmantojums

- (53) SRN kopējā ražošanas jauda attiecīgajā periodā saglabājās nemainīga. SRN jaudas izmantojums pieauga par 12 % (no 85 % līdz 97 %), liecinot, ka ražošana notika gandrīz ar pilnu jaudu.

7. tabula – Savienības ražošanas jauda

Gads	2007	2008	2009	PIP
Indekss (2007=100)	100	100	100	100
Jaudas izmantojums	85 %	92 %	96 %	97 %

Avots: pārbaudītas Savienības ražotāju atbildes uz anketas jautājumiem

4.3. Krājumu līmenis

- (54) Turpmāk tabulā redzams, ka SRN krājumi attiecīgajā periodā palielinājās par 26 %. Krājumi īpaši palielinājās laikā no 2007. līdz 2008. gadam, kad tie pieauga par 193 %.

8. tabula – Krājumi

Gads	2007	2008	2009	PIP
Indekss (2007=100)	100	293	165	126
Tendence salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu		193	-128	-40

Avots: pārbaudītas Savienības ražotāju atbildes uz anketas jautājumiem

4.4. Pārdošanas apjoms un tirgus daļa

- (55) SRN pārdošanas apjoms nesaistītiem pircējiem Savienības tirgū PIP laikā palielinājās par 13 %. Pēc pārdošanas apjoma pieauguma attiecīgajā periodā SRN tirgus daļa palielinājās par 5 %.

9. tabula – Pārdošanas apjoms un Savienības tirgus daļa

Gads	2007	2008	2009	PIP
Indekss (2007=100)	100	100	112	113
Tirgus daļas apjoms	10–20 %	10–20 %	14–24 %	15–25 %

Avots: pārbaudītas Savienības ražotāju atbildes uz anketas jautājumiem

4.5. Vidējās pārdošanas cenas

- (56) Attiecīgajā periodā Savienības tirgū vidējās pārdošanas cenas, ko prasīja SRN, samazinājās par 1 %. Vidējā pārdošanas cena sasniedza augstāko punktu 2008. gadā, palielinoties par 11 %, bet tad nākamajā gadā strauji samazinājās. Nelielais pārdošanas cenu samazinājums jāskata kopā ar vienas vienības ražošanas izmaksu pieaugumu 5 % apjomā, kam SRN nespēja pielāgoties.

10. tabula – Vidējā pārdošanas cena Savienībā

Gads	2007	2008	2009	PIP
Indekss (2007=100)	100	111	98	99
Tendence salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu		11	-13	1

Avots: pārbaudītas Savienības ražotāju atbildes uz anketas jautājumiem

4.6. Vidējās ražošanas izmaksas

- (57) Attiecīgajā periodā vidējās ražošanas izmaksas pieauga par 5 % galvenokārt sakarā ar nodarbināto skaita pieaugumu un tādējādi sakarā ar kopējo darbaspēka izmaksu pieaugumu.

11. tabula – Vidējās ražošanas izmaksas

Gads	2007	2008	2009	PIP
Indekss (2007=100)	100	105	105	105
Tendence salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu		5	0	0

Avots: pārbaudītas Savienības ražotāju atbildes uz anketas jautājumiem

4.7. Rentabilitāte un naudas plūsma

- (58) SRN peļņa attiecīgajā periodā ievērojami samazinājās; par 56 % samazinājās arī naudas plūsma. Tas notika dēļ spiediena uz pārdošanas cenām, neraugoties gan uz produkcijas, gan pārdevumu pieaugumu.

12. tabula – Rentabilitāte un naudas plūsma

Gads	2007	2008	2009	PIP
Rentabilitātes indekss (2007=100)	100	175	-7	-4
Tendence salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu		75	-182	3
Naudas plūsmas indekss (2007=100)	100	144	49	44
Tendence salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu		44	-95	-5

Avots: pārbaudītas Savienības ražotāju atbildes uz anketas jautājumiem

4.8. Ieguldījumi, ienākumi no ieguldījumiem un kapitāla piesaistes spēja

- (59) No 2007. gada līdz PIP ieguldījumi samazinājās par 95 %. Ienākumi no ieguldījumiem, izsakot kā attiecīgā ražošanas peļņu/zaudējumus iepretim ieguldījumu neto bilances vērtībai, attiecīgajā periodā ievērojami samazinājās ar tādu pašu tendenci kā ieguldījumi. Attiecīgajā periodā, samazinoties rentabilitātei un naudas plūsmai, pieprasījuma iesniedzēju kapitāla piesaistes spēja ir ievērojami samazinājusies. Šī samazināšanās ir skaidri redzama arī saistībā ar pieprasījuma iesniedzēju ieguldījumiem, kas attiecīgajā periodā ir samazinājušies par 95 %.

13. tabula – Ieguldījumi un ienākumi no ieguldījumiem

Gads	2007	2008	2009	PIP
Ieguldījumu indekss (2007=100)	100	61	2	5
Tendence salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu		-39	-59	3
Ienākumu no ieguldījumiem indekss (2007=100)	100	196	-7	-4
Tendence salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu		96	-203	3

Avots: pārbaudītas Savienības ražotāju atbildes uz anketas jautājumiem

4.9. Nodarbinātība un ražīgums

- (60) Nodarbinātības līmenis SRN attiecīgajā periodā palielinājās par 8 %. Ražīgums, to izsakot kā izlaidi tonnās uz vienu nodarbināto, palielinājās par 6 %. Savukārt kopējās darbaspēka izmaksas attiecīgajā periodā palielinājās par 16 %.

14. tabula – Nodarbinātība un ražīgums

Gads	2007	2008	2009	PIP
Nodarbinātības indekss	100	109	109	108
Ražīguma (tonnas/-nodarbinātie) indekss	100	100	105	106
Darbaspēka izmaksu indekss	100	114	115	116

Avots: pārbaudītas Savienības ražotāju atbildes uz anketas jautājumiem

4.10. Dempinga starpības apjoms

- (61) Ņemot vērā ĶTR importa par dempinga cenām apjomu, tirgus daļu un cenas, nevar uzskatīt, ka faktisko dempinga starpību ietekme uz SRN ir niecīga.

4.11. Atgūšanās no dempinga sekām

- (62) Tas, ka lielākā daļa minēto rādītāju ir mainījušies pozitīvā virzienā, liecina, ka attiecīgajā periodā SRN finansiālā stāvokļa ziņā ir daļēji atguvusies no kaitējuma, ko izraisīja ĶTR imports par dempinga cenām.

4.12. Izaugsme

- (63) Attiecīgajā periodā patēriņš Savienībā samazinājās par 24 %, bet SRN produkcija, pārdevumu apjomi un tirgus daļa tajā pašā periodā palielinājās. Vienlaikus samazinājās ĶTR importa apjoms un tā tirgus daļa. Tomēr SRN varēja gūt tikai ierobežotu labumu no pasākumiem, jo ĶTR spiediens uz pārdošanas cenām neļāva tai ne gūt peļņu, ne sasniegt peļņas mērķi.

5. Secinājums par SRN saimniecisko stāvokli

- (64) Dominikānas Republikas furfuraldehīds nav pieejams brīvā tirgū Savienībā. Tāpēc nav iegūti nekādi pierādījumi tam, ka šis imports būtu veicinājis riska situāciju SRN. Importa apjoms no citām trešām valstīm ievērojami samazinājās līdz tādām līmenim, ka pat pie ļoti zemām cenām tā ietekme nav uzskatāma par ievērojamu.

- (65) Pasākumi pret ĶTR ir labvēlīgi ietekmējuši SRN saimniecisko stāvokli, jo lielākā daļa kaitējuma rādītāju ir attīstījušies pozitīvā virzienā – produkcija, pārdevumu apjoms un pārdošanas vērtība ir pieaugusi. Neraugoties uz patēriņa samazināšanos, SRN ir spējusi palielināt savu tirgus daļu. Tomēr rentabilitāte PIP ir ievērojami samazinājusies. SRN nav spējusi sasniegt peļņas mērķi, kas sākotnējā izmeklēšanā tika noteikts 5 % apjomā, lai nodrošinātu nozares attīstību. Tādējādi tiek secināts, ka SRN ir piedzīvojuši būtisku kaitējumu pamatregulas 3. panta 5. punkta nozīmē un ka tās saimnieciskais stāvoklis joprojām ir nestabils.

F. KAITĒJUMA ATKĀRTOŠANĀS IESPĒJAMĪBA

- (66) Iepriekš 39. un 40. apsvērumā secināts, ka pasākumu izbeigšanas rezultātā, iespējams, ievērojami palielinātos ĶTR imports Savienībā par dempinga cenām.
- (67) Kā minēts iepriekš, ĶTR ražotāji spēj novirzīt lielus eksporta apjomus uz Savienības tirgu, ja pasākumi tiktu atcelti. Pārskatīšanas pieprasījumā minēts, ka ĶTR ražošanas jauda 2009. gadā sasniedza 320 000 tonnas, bet tās rezerves jauda ir apmēram 20 000 tonnu. Turklāt šķiet, ka citi eksporta tirgi, piemēram, Japāna, Taizeme un ASV, nespētu uzņemt šo rezerves jaudu, kas tādā gadījumā visticamāk tiktu novirzīta uz Savienības tirgu.
- (68) Par cenām ĶTR eksporta statistika liecina, ka attiecīgā ražojuma eksporta cena uz ASV bija līdzīga eksporta cenai uz Savienību saskaņā ar IPR. ĶTR cenas uz citiem eksporta tirgiem bija augstākas.
- (69) Tomēr, ņemot vērā to, ka ĶTR cenas bija par 11 % zemākas nekā SRN cenas, pasākumu izbeigšanās gadījumā iespējams, ka ĶTR eksportētāji atkal turpinās ierasto darbību, lai atgūtu zaudēto tirgus daļu. Tas kopā ar spēju piegādāt Savienības tirgum ievērojamus daudzumus attiecīgā ražojuma ļoti negatīvi ietekmētu SRN un jo īpaši tās rentabilitāti.
- (70) Pamatojoties uz iepriekš minēto, tiek secināts, ka pasākumu atcelšana, visticamāk, novestu pie kaitējuma atkārtotāšanās, ko rada ĶTR imports par dempinga cenām.

G. SAVIENĪBAS INTERESES

1. Ievada piezīme

- (71) Saskaņā ar pamatregulas 21. pantu tika pārbaudīts, vai spēkā esošo antidempinga pasākumu saglabāšana kopumā būtu pretrunā Savienības interesēm.

(72) Savienības intereses tika noteiktas, novērtējot visu iesauktu personu intereses, t. i., SRN, importētāju/tirgotāju, kā arī attiecīgā ražojuma lietotāju un piegādātāju intereses.

(73) Iepriekšējās izmeklēšanās tika atzīts, ka pasākumu pieņemšana nebūtu pretrunā Savienības interesēm. Turklāt pašreizējā izmeklēšana ir termiņbeigu pārskatīšana, tādējādi tiek analizēta situācija, kurā ir spēkā antidempinga pasākumi.

(74) Tādēļ, neraugoties uz secinājumu, ka ir iespējama dempinga turpināšanās un kaitējuma atkārtošanās, tika pārbaudīts, vai tomēr nav pārliecinošu iemeslu, kas ļautu secināt, ka pasākumu saglabāšana šajā konkrētajā gadījumā nav Savienības interesēs.

2. SRN intereses

(75) SRN ir pierādījusi, ka tā ir dzīvotspējīga ražošanas nozare, kas spēj pielāgoties mainīgiem tirgus apstākļiem. To apliecināja jo īpaši produkcijas un pārdevumu rādītāju pozitīvā attīstība iepretim Savienības patēriņa samazinājumam. Tomēr dēļ milzīgā spiediena uz pārdošanas cenām rentabilitātei tāda pat pozitīva tendence nebija iespējama.

(76) Tā kā ĶTR furfuraldehīda ražošanā ir rezerves jauda un tā kā citi eksporta tirgi (piemēram, Japāna, Taizeme un ASV) nevar uzņemt šo rezerves jaudu, tad gadījumā, ja pasākumi izbeigtos, ir ļoti iespējams, ka ĶTR eksportētāji censtos atgūt zaudēto tirgus daļu, turpinot dempingu Savienības tirgū.

(77) Tādēļ bez antidempinga pasākumu turpināšanas ir ļoti iespējams, ka SRN stāvoklis ievērojami pasliktināsies dēļ ĶTR importa par zemām dempinga cenām, kā paskaidrots 65. un 68. apsvērumā.

3. Importētāju intereses

(78) Procedūrā sadarbojās tikai viens importētājs Savienībā, proti, IFC – Nīderlandē esošs uzņēmums, kas pieder furfuraldehīda ražotājam Dominikānas Republikā. IFC ir vienīgais aktīvais furfuraldehīda importētājs Savienībā; vēl daži citi uzņēmumi attiecīgo ražojumu importē tikai laiku pa laikam. IFC ir ievērojama loma Savienības furfuraldehīda (un furfurilspirta) tirgū, aptverot apmēram 80 % no Savienības patēriņa. IFC importē no Dominikānas Republikas, no ĶTR saskaņā ar IPR un no citām trešām valstīm. IFC arī ir galvenais SRN klients, iepērkot apmēram 32 % no tās kopējā pārdevuma. Tad nopirkto furfuraldehīdu furfurilspirtā pārstrādā uzņēmums TFC,

kas ir ar IFC saistīts uzņēmums un atrodas Hēlā (*Geel*), Beļģijā.

(79) Šis importētājs ir visai neitrāls attiecībā uz procedūru, jo tas vēlētos gan piekļūt ĶTR furfuraldehīdam bez kādiem ierobežojumiem un nepieciešamības izpildīt IPR muitas formalitātes, gan arī saglabāt SRN, lai vajadzības gadījumā varētu iegādāties attiecīgo ražojumu īsā termiņā. Turklāt pasākumu turpināšana likvidē konkurenci ar tā Dominikānas Republikas mātesuzņēmuma saražoto importu un nostiprina grupas pozīcijas gan furfuraldehīda, gan furfurilspirta tirgū (ietverot IPR) Savienībā.

4. Lietotāju intereses

(80) Komisija nosūtīja anketas divdesmit septiņiem furfuraldehīda rūpnieciskajiem lietotājiem. Ar izmeklēšanu sadarbojās tikai trīs lietotāji, tomēr tie neiegādājās furfuraldehīdu ĶTR, bet gan tieši no SRN. Šiem lietotājiem furfuraldehīda nozīme uzņēmējdarbībā – naftas produktu pārstrādē un smērēļu ražošanas nozarē – ir niecīga. Tādēļ antidempinga pasākumi tos īpaši neietekmē.

5. Secinājums par Savienības interesēm

(81) Ņemot vērā iepriekš minēto, jāsecina, ka nav nekādu pārliecinošu iemeslu nesaglabāt pašreizējos antidempinga pasākumus.

H. ANTIDEMPINGA PASĀKUMI

(82) Visas personas tika informētas par būtiskajiem faktiem un apsvērumiem, pamatojoties uz kuriem bija paredzēts ieteikt spēkā esošo pasākumu saglabāšanu. Turklāt tika noteikts termiņš, kurā minētās personas pēc šīs informēšanas varēja iesniegt paskaidrojumus. Iesniegtās piezīmes tika izvērtētas, taču tās nemainīja būtiskos faktus un apsvērumus, kas pamatoja lēmumu saglabāt antidempinga pasākumus.

(83) No iepriekšminētā izriet, ka saskaņā ar pamatregulas 11. panta 2. punktu būtu jāturpina piemērot antidempinga pasākumus, kas ar Regulu (EK) Nr. 639/2005 noteikti ĶTR izcelsmes furfuraldehīda importam. Pasākumi ir īpaša maksājuma veidā.

(84) Tomēr, ievērojot to, ka šis īpašais maksājums tika noteikts, pamatojoties uz 1995. gada sākotnējās izmeklēšanas konstatējumiem, un nekad nav pārskatīts, tika uzskatīts par lietderīgu izvērtēt, vai maksājuma līmenis joprojām ir atbilstīgs. Šim nolūkam Komisija ir nolēmusi *ex officio* uzsākt starpposma pārskatīšanu, ievērojot pamatregulas 11. panta 3. punktu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

1. Ar šo uzliek galīgo antidempinga maksājumu ĶTR izcelsmes 2-furaldehīda (pazīstams arī kā furfuraldehīds vai furfurāls), ko pašreiz klasificē ar KN kodu 2932 12 00, importam.

2. Piemērojamais maksājums ir 352 EUR par tonnu.

3. Ja preces pirms to laišanas brīvā apgrozībā ir bojātas un tāpēc muitas vērtības noteikšanas nolūkā faktiski maksāto vai maksājamo cenu aprēķina proporcionāli saskaņā ar 145. pantu Komisijas Regulā (EEK) Nr. 2454/93 (1993. gada 2. jūlijs), ar ko

nosaka īstenošanas noteikumus Padomes Regulai (EEK) Nr. 2913/92 par Kopienas Muitas kodeksa izveidi⁽¹⁾, to antidempinga maksājuma apjomu, kas aprēķināts saskaņā ar šā panta 2. punktu, proporcionāli samazina atbilstīgi faktiski maksātās vai maksājamās cenas samazinājumam.

4. Piemēro spēkā esošos noteikumus par muitas nodokļiem, ja nav noteikts citādi.

2. pants

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2011. gada 4. maijā

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
MARTONYI J.*

⁽¹⁾ OV L 253, 11.10.1993., 1. lpp.

KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. 454/2011

(2011. gada 5. maijs)

par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas dzelzceļu sistēmas pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 17. jūnija Direktīvu 2008/57/EK par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā⁽¹⁾ un jo īpaši tās 6. panta 1. punktu,

tā kā:

- (1) Saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 2. panta e) apakšpunktu dzelzceļu sistēma ir iedalīta strukturālās un funkcionālās apakšsistēmās. Katrai apakšsistēmai būtu jāpiemēro savstarpējas izmantojamības tehniskā specifikācija ("SITS").
- (2) Ar 2007. gada 9. februāra Lēmumu C(2006) 124, galīgā redakcija, Komisija pilnvaroja Eiropas Dzelzceļa aģentūru ("Aģentūra") izstrādāt savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 19. marta Direktīvu 2001/16/EK par Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību⁽²⁾. Saskaņā ar šā pilnvarojuma noteikumiem Aģentūrai bija jāizstrādā SITS projekts attiecībā uz pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammām. Aģentūra 2010. gada 31. maijā sniedza ieteikumu. Papildus šim ieteikumam pēc Komisijas pilnvarojuma izskatīt vietējo braucienam tarifū, biļešu pārdošanas un rezervēšanas aspektus ir jāsniedz vēl viens ieteikums. Izstrādājot attiecīgo ieteikumu, Aģentūrai jāņem vērā attīstības gaita dažādās valstīs un tehnikas progress novatorisku biļešu pārdošanas metožu un intermodalitātes jomā.
- (3) Savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas ir specifikācijas, ko pieņem saskaņā ar Direktīvu 2008/57/EK. Pielikumā pievienotā SITS aptver pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmu, lai izpildītu pamatprasības un nodrošinātu dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību.

(4) Dažādu infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu informācijas un komunikācijas sistēmu efektīva mijiedarbība ir uzskatāma par būtisku, jo īpaši, lai pasažieriem sniegtu jaunāko informāciju un nodrošinātu biļešu pārdošanas pakalpojumus.

(5) Šis SITS mērķis ir noteikt procedūras un saskarnes starp visiem dalībnieku veidiem, lai pasažieriem sniegtu informāciju un pārdotu biļetes, izmantojot plaši pieejamas tehnoloģijas. Tai būtu jāaptver informācijas apmaiņa attiecībā uz šādiem elementiem: sistēmām, kas nodrošina pasažierus ar informāciju pirms brauciena un brauciena laikā, rezervēšanas un maksāšanas sistēmām, bagāžas pārvaldību, biļešu pārdošanu biļešu kasēs, biļešu automātos, vilcienos, pa tālruni, internetā vai izmantojot citas plaši pieejamas informācijas tehnoloģijas, vilcienu satiksmes savienojumu un savienojumu ar citiem transporta veidiem pārvaldību.

(6) Pasažieriem sniegtajai informācijai būtu jābūt pieejamai saskaņā ar prasībām Komisijas 2007. gada 21. decembra Lēmumā 2008/164/EK par Eiropas parasto un ātrgaitas dzelzceļu sistēmas savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju "Personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām"⁽³⁾.

(7) Šis SITS noteikumi nedrīkst skart lēmumus, ko dalībvalstis pieņēmušas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1371/2007⁽⁴⁾ 2. pantu.

(8) Lai nodrošinātu šīs regulas piemērošanu, jānosaka sīki izstrādātas specifikācijas. Specifikācijās definē datu apmaiņas sistēmu, kuras pamatā ir kopīgi komponenti un attiecīgo dalībnieku informācijas un komunikācijas sistēmu mijiedarbība. Turklāt jānosaka arī šīs sistēmas izstrādes, ieviešanas un ekspluatācijas pārvaldības apraksts un tās izstrādes un ieviešanas ģenerālplāns. Šie rezultāti tiks sasniegti īstenošanas sākumposmā. Tāpēc vēlākā posmā SITS būs jāgroza, lai ņemtu vērā šos rezultātus (sīki izstrādātas specifikācijas, pārvaldības aprakstu un ģenerālplānu).

(1) OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp.

(2) OV L 110, 20.4.2001., 1. lpp.

(3) OV L 64, 7.3.2008., 72. lpp.

(4) OV L 315, 3.12.2007., 14. lpp.

- (9) Saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 5. panta 8. punktu šajā regulā minētie tehniskie dokumenti, ko publicē Aģentūra, būtu jāuzskata par SITS pielikumiem, kuri kļūst obligāti no SITS piemērošanas dienas.
- (10) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi komiteja, kura izveidota ar Direktīvas 2008/57/EK 29. panta 1. punktu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

1. Šīs regulas I pielikumā ir izklāstīta Direktīvas 2008/57/EK 6. panta 1. punktā minētā savstarpējas izmantojamības tehniskā specifikācija (turpmāk "SITS") attiecībā uz Eiropas dzelzceļu sistēmas telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmas pasažieru pārvadājumu lietojumprogrammu elementu.

2. Šo SITS piemēro telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmas pasažieru pārvadājumu lietojumprogrammu elementam saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK II pielikuma 2.5. iedaļā doto definīciju.

3. Dzelzceļa pasažieru pārvadājumos no trešām valstīm un uz tām atbilstība šīs SITS prasībām atkarīga no tā, vai ir pieejama informācija no dalībniekiem, kuri atrodas ārpus ES, ja vien divpusējos nolīgumos nav iekļauta prasība veikt ar SITS saderīgu informācijas apmaiņu.

2. pants

Šo SITS īsteno trīs posmos:

- pirmajā posmā sagatavo sīki izstrādātas IT specifikācijas, pārvaldības aprakstu un ģenerālplānu (pirmais posms),
- otrais posms attiecas uz datu apmaiņas sistēmas izstrādi (otrais posms),
- pēdējais posms attiecas uz datu apmaiņas sistēmas ieviešanu (trešais posms).

3. pants

1. Eiropas Dzelzceļa aģentūra savā tīmekļa vietnē publicē III pielikumā minētos tehniskos dokumentus un regulāri tos aktualizē. Aģentūra īsteno tehnisko dokumentu izmaiņu pārvaldības procesu, kā noteikts I pielikuma 7.5.2. iedaļā. Par šo dokumentu

izstrādes gaitu tā informē Komisiju. Komisija informē dalībvalstis ar tās komitejas starpniecību, kas izveidota saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 29. pantu.

2. Eiropas Dzelzceļa aģentūra savā tīmekļa vietnē publicē I pielikuma 4.2.19. iedaļā minētās atsauces datnes un regulāri tās atjaunina. Aģentūra īsteno šo datņu izmaiņu pārvaldības procesu. Par šo dokumentu izstrādes gaitu tā informē Komisiju. Komisija informē dalībvalstis ar tās komitejas starpniecību, kas izveidota saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 29. pantu.

3. Eiropas Dzelzceļa aģentūra līdz 2012. gada 31. martam sniedz ieteikumu par šīs regulas II pielikumā norādītajiem atklātajiem punktiem.

4. pants

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, infrastruktūras pārvaldītāji, staciju apsaimniekotāji, biļešu pārdevēji un Aģentūra atbalsta I pielikuma 7.2. iedaļā minēto pirmā posma uzdevumu izpildi, sniedzot funkcionālu un tehnisku informāciju un ekspertu atzinumus.

5. pants

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 881/2004 ⁽¹⁾ 3. panta 2. punktā minētās dzelzceļa nozares Eiropas līmeņa pārstāvniecības struktūras kopā ar biļešu pārdevēju pārstāvi un Eiropas pasažieru pārstāvi izstrādā I pielikuma 7. iedaļā aprakstītās sīki izstrādātās IT specifikācijas, pārvaldības aprakstu un ģenerālplānu un vēlākais vienu gadu pēc šīs regulas publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* iesniedz tos Komisijai.

6. pants

Dalībvalstis gādā, lai par šo regulu tiktu informēti dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, infrastruktūras pārvaldītāji, staciju apsaimniekotāji un biļešu pārdevēji.

7. pants

Šo regulu groza, ņemot vērā I pielikuma 7.2. iedaļā aprakstītā pirmā posma rezultātus.

⁽¹⁾ OV L 164, 30.4.2004., 1. lpp.

8. pants

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2011. gada 5. maijā

*Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs*
José Manuel BARROSO

I PIELIKUMS

1. IEVADS

1.1. **Tehniskā darbības joma**

Šī Direktīvas 2008/57/EK 6. panta 1. punktā minētā savstarpējas izmantojamības tehniskā specifikācija (turpmāk "SITS") attiecas uz Eiropas dzelzceļu sistēmas telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmas pasažieru pārvaldījumu lietojumprogrammu elementu. Šī apakšsistēma ir iekļauta Direktīvas 2008/57/EK II pielikuma saraksta funkcionālajā iedalījumā.

1.2. **Ģeogrāfiskā darbības joma**

Šīs SITS ģeogrāfiskā darbības joma ir Eiropas dzelzceļu sistēma saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 2. panta a) apakšpunktā doto definīciju.

1.3. **Šīs SITS saturs**

Šīs SITS saturs ir saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 5. pantu.

Šīs SITS 4. nodaļā ir iekļauti arī īpaši ekspluatācijas un tehniskās apkopes noteikumi saistībā ar tās tehnisko un ģeogrāfisko darbības jomu.

2. APAKŠSISTĒMAS/DARBĪBAS JOMAS DEFINĪCIJA

2.1. **Apakšsistēma**

Šī SITS aptver:

- a) pasažieru pārvaldījumu telemātikas lietojumprogrammu funkcionālo apakšsistēmu;
- b) ar pasažieru pārvaldījumu telemātikas lietojumprogrammām saistīto tehniskās apkopes apakšsistēmas daļu (t. i., datu bāžu, programmatūras, datu komunikācijas protokolu utt. izmantošanas, pārvaldības, atjaunināšanas un uzturēšanas metodes).

Tā ietver informācijas nodrošināšanu attiecībā uz šādiem elementiem:

- a) sistēmas, kas nodrošina pasažierus ar informāciju pirms brauciena un brauciena laikā;
- b) rezervēšanas un maksāšanas sistēmas;
- c) bagāžas pārvaldība;
- d) bilešu pārdošana bilešu kasēs, bilešu automātos, pa tālruni, internetā vai izmantojot citas plaši pieejamas informācijas tehnoloģijas, kā arī vilcienos;
- e) vilcienu satiksmes savienojumu un savienojumu ar citiem transporta veidiem pārvaldība.

2.1.1. *Pasažieru nodrošināšana ar informāciju pirms brauciena un brauciena laikā*

Obligātā informācija, ko pasažieriem sniedz dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumi un/vai bilešu pārdevēji, ir norādīta Regulas (EK) Nr. 1371/2007 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem II pielikumā.

2.1.2. *Rezervēšanas un maksāšanas sistēmas*

Informācijas apmaiņa notiek starp dažādu bilešu pārdevēju un dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumu rezervēšanas, bilešu pārdošanas un maksāšanas sistēmām, lai pasažieri varētu samaksāt par biļetēm, rezervācijām un papildbiļetēm attiecīgajam braucienam, kā arī par izvēlētajiem pakalpojumiem.

2.1.3. *Bagāžas pārvaldība*

Pasažieriem sniedz informāciju par sūdzību iesniegšanas kārtību gadījumā, ja brauciena laikā tiek nozaudēta reģistrēta bagāža. Turklāt pasažierus informē par reģistrētas bagāžas nosūtīšanu un saņemšanu.

- 2.1.4. *Biļešu pārdošana biļešu kasēs, biļešu automātos, pa tālruni, internetā vai izmantojot citas plaši pieejamas informācijas tehnoloģijas*

Tiek nodrošināta informācijas apmaiņa starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un biļešu pārdevējiem, lai biļešu pārdevēji varētu izsniegt biļetes, tranzīta biļetes un papildbiļetes, ja tās ir pieejamas, un veikt rezervēšanu.

- 2.1.5. *Vilcienu satiksmes savienojumu un savienojumu ar citiem transporta veidiem pārvaldība*

Ir ierosināts standarts attiecībā uz informācijas sniegšanu citiem transporta veidiem un informācijas apmaiņu ar citiem transporta veidiem.

3. PAMATPRASĪBAS

3.1. **Atbilstība pamatprasībām**

Saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 4. panta 1. punktu Eiropas dzelzceļu sistēmai, apakšsistēmām un savstarpējas izmantojamības komponentiem jāatbilst pamatprasībām, kas vispārīgā veidā noteiktas direktīvas III pielikumā.

Šīs SITS 3. nodaļā minētās attiecīgās pamatprasības šīs SITS darbības jomā izpilda, nodrošinot apakšsistēmas atbilstību 4. nodaļā "Apakšsistēmas raksturojums" aprakstītajām specifikācijām.

3.2. **Ar vispārīgajām prasībām saistītie aspekti**

Uz pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmu attiecas šādas vispārīgās prasības.

3.2.1. *Drošība*

Pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmai piemēro šādas ar drošību saistītas pamatprasības: Direktīvas 2008/57/EK III pielikuma 1.1.1., 1.1.2., 1.1.3., 1.1.4. un 1.1.5. punktā minētās pamatprasības. Uz telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmu šīs pamatprasības neattiecas.

3.2.2. *Drošums un darbgatavība*

Atbilstību Direktīvas 2008/57/EK III pielikuma 1.2. punktā minētajai pamatprasībai nodrošina šādas iedaļas:

— 4.2.19. iedaļa. Dažādas atsauces datnes un datu bāzes,

— 4.2.21. iedaļa. Tīklošana un komunikācija.

3.2.3. *Veselības aizsardzība*

Direktīvas 2008/57/EK III pielikuma 1.3.1. un 1.3.2. punktā minētās pamatprasības uz telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmu neattiecas.

3.2.4. *Vides aizsardzība*

Direktīvas 2008/57/EK III pielikuma 1.4.1., 1.4.2., 1.4.3., 1.4.4. un 1.4.5. punktā minētās pamatprasības uz telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmu neattiecas.

3.2.5. *Tehniskā savietojamība*

Direktīvas 2008/57/EK III pielikuma 1.5. punktā minētā pamatprasība uz telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmu neattiecas.

3.3. **Ar pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmu īpaši saistītie aspekti**

Uz pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmu attiecas šādas vispārīgās prasības.

3.3.1. Tehniskā savietojamība

Atbilstību Direktīvas 2008/57/EK III pielikuma 2.7.1. punktā minētajai pamatprasībai nodrošina jo īpaši šādas iedaļas:

— 4.2.19. iedaļa. Dažādas atsauces datnes un datu bāzes,

— 4.2.21. iedaļa. Tīklošana un komunikācija.

3.3.2. Drošums un darbīgatavība

Atbilstību Direktīvas 2008/57/EK III pielikuma 2.7.2. punktā minētajai pamatprasībai nodrošina jo īpaši šādas iedaļas:

— 4.2.19. iedaļa. Dažādas atsauces datnes un datu bāzes,

— 4.2.21. iedaļa. Tīklošana un komunikācija.

Tomēr šī pamatprasība, jo īpaši izmantošanas metode, lai garantētu šo telemātikas lietojumprogrammu efektivitāti un pakalpojumu kvalitāti, ir pamats visai SITS un neaprobežojas tikai ar iepriekš minētajām iedaļām.

3.3.3. Veselības aizsardzība

Attiecībā uz Direktīvas 2008/57/EK III pielikuma 2.7.3. punktā minēto pamatprasību šajā SITS nav noteiktas prasības papildus spēkā esošajiem dalībvalstu un Eiropas noteikumiem, kas saistīti ar obligātajiem ergonomikas un veselības aizsardzības noteikumiem, kurus piemēro šo telemātikas lietojumprogrammu un lietotāju saskarnēm.

3.3.4. Drošība

Atbilstību Direktīvas 2008/57/EK III pielikuma 2.7.4. punktā minētajai pamatprasībai nodrošina šādas iedaļas:

— 4.2.19. iedaļa. Dažādas atsauces datnes un datu bāzes,

— 4.2.21. iedaļa. Tīklošana un komunikācija.

4. APAKŠSISTĒMAS RAKSTUROJUMS

4.1. Ievads

Ņemot vērā visas piemērojamās pamatprasības, pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmu raksturo turpmākajās iedaļās aprakstītie pamatparametri.

4.2. Apakšsistēmas funkcionālās un tehniskās specifikācijas

4.2.1. Kustības grafiku datu apmaiņa

Šis pamatparametrs nosaka, kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi apmainās ar kustības grafiku datiem.

Šis pamatparametrs nodrošina, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi dara pieejamus citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, trešām personām un publiskām struktūrām kustības grafikus, kuros iekļauti turpmāk norādītie datu elementi. Šis pamatparametrs turklāt nodrošina, ka visi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi sniedz precīzus un atjauninātus kustības grafiku datus.

Šā pamatparametra noteikumi attiecas uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu veiktiem pasažieru pārvadājumiem.

Šā pamatparametra piemērošanas procedūra ir šāda.

4.2.1.1. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums dara pieejamus citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un trešām personām sava kustības grafika datus

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, garantējot piekļuves tiesības visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, trešām personām un publiskām struktūrām, dara pieejamus visus sava kustības grafika datus, par kuriem tas atbild kā vienīgais pārvadātājs vai kopīgi ar citiem pārvadātājiem un kuri ir saistīti ar transporta pakalpojumiem, ko var iegādāties jebkura persona. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nodrošina, ka kustības grafika dati ir precīzi un atjaunināti. Kustības grafiku datu pieejamību nodrošina vismaz divpadsmit mēnešus pēc to derīguma termiņa beigām.

Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums sniedz transporta pakalpojumus kopīgi ar citiem pārvadātājiem, tas kopīgi ar visiem šiem citiem pārvadātājiem nodrošina, ka dati tā kustības grafika daļā ir precīzi un atjaunināti.

Kustības grafika datu galvenais saturs ir šāds:

- vilcienu variantu galvenie principi,
- vilcienu attēlojums,
- dažādi iespējami darbības dienu attēlojuma veidi,
- vilciena kategorija/pakalpojumu veids,
- transporta pakalpojumu attiecības,
- vilcieniem pievienotās pasažieru vagonu grupas,
- vagonu piekabināšana/atkabināšana,
- tranzīta savienojumi (savienojums uz ...),
- tranzīta savienojumi (pakalpojumu numura maiņa),
- informācija par transporta pakalpojumiem,
- pieturas ar satiksmes ierobežojumiem,
- nakts vilcieni,
- laika joslu šķērsošana,
- cenu režīms un informācija par rezervēšanu,
- informācijas sniedzējs,
- rezervēšanas pakalpojumu sniedzējs,
- aprīkojums pakalpojumu sniegšanai,
- vilciena pieejamība (tostarp paredzētās priekšrocību sēdvietas, ratiņkrēslu vietas, universālās kupejas – sk. PRM SITS 4.2.4. iedaļu) – sk. 4.2.6.1. iedaļu,
- papildpakalpojumi,
- savienojumi – transporta pakalpojumu sinhronizēšana,
- staciju saraksts.

Attiecībā uz transporta pakalpojumiem, kas atrodas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vienpersonīgā kontrolē, gada kustības grafiks ir pieejams vismaz divus mēnešus pirms tā stāšanās spēkā. Attiecībā uz pārējiem transporta pakalpojumiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums gādā, lai kustības grafiks būtu pieejams pēc iespējas drīzāk.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums sniedz informāciju par visiem gada kustības grafika grozījumiem kustības grafika atjauninājumu sērijā vismaz septiņas dienas pirms grozījumu stāšanās spēkā. Šo prasību piemēro tikai tad, ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir informēts par grozījumiem vismaz septiņas dienas pirms to stāšanās spēkā.

Minētā procedūra un tajā izmantotā informācija atbilst šādam tehniskajam dokumentam:

— B.4 (sk. III pielikumu).

4.2.2. *Tarifu datu apmaiņa*

Šis pamatparametrs nosaka, kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi apmainās ar tarifu datiem.

Šis pamatparametrs nodrošina, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi dara pieejamus citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un trešām personām, kam ir pārdošanas tiesības, tarifu datus turpmāk noteiktajā formātā.

Šā pamatparametra noteikumi attiecas uz visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pasažieru pārvadājumu tarifiem vietējā, starptautiskā un ārvalstu tirdzniecībā.

Šā pamatparametra piemērošanas procedūra ir šāda.

4.2.2.1. *Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums savus tarifus dara pieejamus citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, pilnvarotām publiskām struktūrām un trešām personām, kam ir pārdošanas tiesības*

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums dara pieejamus visus savus tarifus (ieskaitot braukšanas maksas tabulas), garantējot piekļuves tiesības dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un trešām personām, kam tas piešķir pārdošanas tiesības saskaņā ar izplatīšanas līgumiem, kā arī pilnvarotām publiskām struktūrām. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nodrošina, ka tarifu dati ir precīzi un atjaunināti.

Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums sniedz transporta pakalpojumus kopīgi ar citiem pārvadātājiem, tas kopīgi ar visiem šiem citiem pārvadātājiem nodrošina, ka tarifu dati ir precīzi un atjaunināti.

Starptautiskai un ārvalstu tirdzniecībai paredzētu tarifu datu galvenais saturs ir tāds, kā noteikts IV pielikumā.

Starptautiskai un ārvalstu tirdzniecībai paredzētu tarifu datus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums dara pieejamus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un trešām personām, kam saskaņā ar izplatīšanas līgumiem ir pārdošanas tiesības, kā arī pilnvarotām publiskām struktūrām vismaz tik ilgi iepriekš, kā noteikts IV pielikumā.

Minētā procedūra un tajā izmantotā informācija attiecībā uz starptautiskai un ārvalstu tirdzniecībai paredzētiem tarifu datiem atbilst šādiem tehniskajiem dokumentiem:

— B.1 (sk. III pielikumu),

— B.2 (sk. III pielikumu),

— B.3 (sk. III pielikumu).

Vietējai tirdzniecībai paredzētu tarifu datus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums dara pieejamus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un trešām personām, kam ir pārdošanas tiesības, kā arī pilnvarotām publiskām struktūrām vismaz tikpat ilgi iepriekš kā starptautiskai un ārvalstu tirdzniecībai paredzētu tarifu datus.

Minētā procedūra un tajā izmantotā informācija attiecībā uz vietējai tirdzniecībai paredzētu tarifu datiem atbilst tehniskajiem dokumentiem, kas jāizstrādā Aģentūrai (sk. II pielikumu).

4.2.3. *Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma kontaktinformācijas apstrāde*

Šis pamatparametrs nosaka, kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nodrošina informāciju par savu oficiālo tīmekļa vietni, kur klienti var iegūt precīzu informāciju.

Šā pamatparametra noteikumi attiecas uz visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

Šā pamatparametra piemērošanas procedūra ir šāda.

4.2.3.1. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums dara pieejamu savu kontaktinformācijas datu komplektu

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums dara pieejamu citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, Aģentūrai, trešām personām un publiskām struktūrām datu komplektu, kurā norādīts tā pārvadātāja nosaukums, pārvadātāja kods un oficiālā tīmekļa vietne. Šajā pamatparametrā minētā oficiālā tīmekļa vietne ir mašīnlasāma un atbilst tīmekļa satura pieejamības pamatnostādņēm. Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums kopīgā struktūrvienībā sniedz pakalpojumus kopīgi ar citu/citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu/uzņēmumiem, tas pārējiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem dara pieejamu kopīgās struktūrvienības nosaukumu, pārvadātāju kodus un oficiālās tīmekļa vietnes adresi.

Kad dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums saskaņā ar 4.2.1.1. iedaļu citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem dara pieejamu informāciju par savu kustības grafiku, tas nodrošina, ka kustības grafika informācijā norādītais pārvadātāja nosaukums atbilst šajā datu komplektā norādītajam pārvadātāja nosaukumam. Izmaiņu gadījumā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums pēc iespējas drīzāk atjaunina datu komplekta saturu.

4.2.4. *Ar pārvadāšanas nosacījumiem saistītas informācijas apstrāde*

Šis pamatparametrs nosaka, kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums apstrādā informāciju, kas attiecas uz pārvadāšanas nosacījumiem.

Šis pamatparametrs nodrošina, ka pārvadāšanas nosacījumi ir pieejami dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma oficiālajā tīmekļa vietnē.

Šā pamatparametra noteikumi attiecas uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma pasažieru pārvadājumiem.

Šā pamatparametra piemērošanas procedūra ir šāda.

4.2.4.1. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums publicē informāciju, kas attiecas uz pārvadāšanas nosacījumiem

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums publicē informāciju, kas attiecas uz:

- dzelzceļa pasažieru vispārīgajiem pārvadāšanas nosacījumiem (*GCC-CIV/PRR*),
- attiecīgā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma pārvadāšanas nosacījumiem,
- saiti uz Regulu (EK) Nr. 1371/2007 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem,
- pieņemamajiem maksāšanas līdzekļiem,
- pārdošanas un pēcpārdošanas nosacījumiem, jo īpaši attiecībā uz biļešu apmaiņu un biļešu cenas atlīdzinājumu,
- sūdzību iesniegšanas kārtību,

un uzņēmums publicē šo informāciju vismaz savā oficiālajā tīmekļa vietnē. Šī tīmekļa vietne atbilst tīmekļa satura pieejamības pamatnostādņēm, kurās ņemtas vērā vārdzirdīgu un/vai vājredzīgu personu vajadzības.

Attiecībā uz pirmo publikāciju šo procedūru īsteno vēlākais sešus mēnešus pēc šīs SITS stāšanās spēkā. Šīs informācijas grozījumus publicē vismaz sešas dienas pirms to stāšanās spēkā. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums norāda punktus, kuros salīdzinājumā ar iepriekšējo versiju ir veikti grozījumi. Veicot grozījumus, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums savā oficiālajā tīmekļa vietnē vienmēr atstāj arī informācijas iepriekšējo versiju.

4.2.5. *Ar reģistrētas bagāžas pārvadāšanu saistītas informācijas apstrāde*

Šis pamatparametrs nosaka, kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nodrošina informāciju par reģistrētas bagāžas pārvadāšanu, ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums piedāvā šo pakalpojumu. Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums šo pakalpojumu nepiedāvā, tas nodrošina informāciju par to, ka pakalpojums nav pieejams.

Šis pamatparametrs nodrošina, ka pasažieriem ir pieejama informācija par reģistrētas bagāžas pārvadāšanu.

Šā pamatparametra piemērošanas procedūra ir šāda.

4.2.5.1. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums publicē reģistrētas bagāžas pārvadāšanas nosacījumus

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums pasažieru zināšanai publicē reģistrētas bagāžas pārvadāšanas nosacījumus, ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums piedāvā šo pakalpojumu. Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums šo pakalpojumu nepiedāvā, tas publicē attiecīgu informāciju. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums publicē šo informāciju vismaz savā oficiālajā tīmekļa vietnē. Šī tīmekļa vietne atbilst tīmekļa satura pieejamības pamatnostādņiem, kurās ņemtas vērā vajadzīgu un/vai vajadzīgu personu vajadzības.

Attiecībā uz pirmo publikāciju šo procedūru īsteno vēlākais sešus mēnešus pēc šīs SITS stāšanās spēkā. Šīs informācijas grozījumus publicē vismaz sešas dienas pirms to stāšanās spēkā. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums norāda punktus, kuros salīdzinājumā ar iepriekšējo versiju ir veikti grozījumi. Veicot grozījumus, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums savā oficiālajā tīmekļa vietnē atstāj arī informācijas iepriekšējo versiju.

4.2.6. Tādas informācijas apstrāde, kas attiecas uz personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām pārvadāšanu un palīdzību šīm personām

Šis pamatparametrs nosaka, kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, biļešu pārdevējiem un/vai staciju apsaimniekotājiem jānodrošina informācija par personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām pārvadāšanu un palīdzību šīm personām.

Šis pamatparametrs nodrošina, ka pasažieriem ir pieejama informācija par personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām pārvadāšanu un palīdzību šīm personām. Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums izmanto IT komunikāciju, lai tam varētu nosūtīt pieprasījumu par palīdzības pieejamību/rezervēšanu personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, sistēma, kurai pieprasījums adresēts, spēj apstrādāt ziņojumus vismaz saskaņā ar tehniskajā dokumentā B.10 (sk. III pielikumu) norādīto protokolu. Turklāt sistēma izsniedz palīdzības rezervācijas apstiprinājuma numuru – tas ir būtiski, lai klientam/pasažierim būtu garantija un pārlicība, ka palīdzība tiks sniegta, un lai nodrošinātu kontroli un atbildību par palīdzības sniegšanu. Ziņojumos ir visa vajadzīgā informācija, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, biļešu pārdevēji un/vai staciju apsaimniekotāji personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām varētu izsniegt palīdzības rezervācijas apstiprinājuma numuru (katram braucienam un katrai vilciena atiešanai un pienākšanai).

Šā pamatparametra noteikumus piemēro šādi: noteikumus par tādas informācijas apstrādi, kas attiecas uz personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām pārvadāšanu, piemēro dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pasažieru pārvadājumiem. Šā pamatparametra noteikumus, kas attiecas uz elektroniskiem pieprasījumiem/apstiprinājumiem, piemēro, ja pieprasījuma sūtītājs un adresāts ir noslēguši līgumu.

Šā pamatparametra piemērošanas procedūras ir šādas.

4.2.6.1. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums publicē informāciju par dzelzceļa pakalpojumu pieejamību un par ritošā sastāva pieejamības nosacījumiem

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums publicē šādu informāciju:

- to vilcienu tipi/numuri un/vai to līniju numuri (ja vilciena numurs nav publiski pieejams), kur ir pieejams personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām paredzēts aprīkojums,
- personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām paredzētā aprīkojuma veidi un minimālais skaits iepriekš minētajos vilcienos parastos ekspluatācijas apstākļos (piemēram, ratiņkrēslu vietas, personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām paredzētas guļvietas, tualetes, sēdvietu izvietojums),
- palīdzības pieprasīšanas kārtība iekāpšanai vilcienā un izkāpšanai no tā (tostarp iepriekšējas paziņošanas termiņš, palīdzības biroja adrese, e-pasta adrese, darbalaiks un tālruņa numurs) saskaņā ar 24. pantu Regulā par pasažieru tiesībām,
- ratiņkrēsla maksimāli atļautie izmēri un svars (ieskaitot personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām svaru),
- pavadāmo personu un/vai dzīvnieku pārvadāšanas nosacījumi,
- piekļuves nosacījumi stacijas ēkai un peroniem, norādot, vai stacija ir klasificēta kā pieejama personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām un vai tajā ir darbinieki, kas var nodrošināt atbalstu šādām personām,

un uzņēmums publicē šo informāciju vismaz savā oficiālajā tīmekļa vietnē. Šī tīmekļa vietne atbilst tīmekļa satura pieejamības pamatnostādņem, kurās ņemtas vērā vārdzirdīgu un/vai vārdredzīgu personu vajadzības.

Attiecībā uz pirmo publikāciju šo procedūru īsteno vēlākais sešus mēnešus pēc šīs SITS stāšanās spēkā. Šīs informācijas grozījumus publicē vismaz sešas dienas pirms to stāšanās spēkā. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums norāda punktus, kuros salīdzinājumā ar iepriekšējo versiju ir veikti grozījumi. Veicot grozījumus, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums savā oficiālajā tīmekļa vietnē vienmēr atstāj arī informācijas iepriekšējo versiju.

4.2.6.2. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai bilešu pārdevējs sūta adresāta sistēmai vai sistēmām pieprasījumu par palīdzības pieejamību/rezervēšanu personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām

Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai bilešu pārdevējs izmanto IT komunikāciju, lai nosūtītu pieprasījumu par palīdzības pieejamību/rezervēšanu personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, pieprasījumam jāatbilst attiecīgajiem noteikumiem.

Palīdzību personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām var rezervēt, ja iesaistītie pārvadātāji un izplatītāji ir noslēguši komerciālu līgumu. Šādā līgumā var paredzēt maksu, tehniskus un drošības standartus, īpašus ierobežojumus attiecībā uz vilcieniem, atiešanas/galamērķa stacijām, tarifiem, pārdošanas kanāliem utt.

Ja iesaistītās personas ir noslēgušas līgumu, izplatīšanas sistēma, kas sūta pieprasījumu, nosūta adresāta sistēmai pieprasījuma ziņojumus par norādītā palīdzības veida pieejamību/rezervēšanas iespējām attiecīgajā vilcienā.

Galvenie pieprasījuma ziņojumu veidi ir šādi:

- pieejamības pieprasījums,
- rezervācijas pieprasījums,
- daļējas anulēšanas pieprasījums,
- pilnīgas anulēšanas pieprasījums.

Šo procedūru īsteno pēc tam, kad dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai bilešu pārdevēja sistēmai ir nodots klienta pieprasījums.

Datu elementi un ziņojuma informācijas saturs, ko izmanto saistību izpildei, atbilst:

- vai nu tehniskajā dokumentā B.10 (sk. III pielikumu) noteiktajiem elementiem – šajā gadījumā visām adresātu sistēmām jāspēj saprast pieprasījumu un atbildēt,
- vai citādi noteiktiem standartiem – šajā gadījumā adresāta sistēmai jāspēj saprast pieprasījumu un atbildēt tikai tad, ja ir īpašs līgums ar sistēmu, kas sūta pieprasījumu.

4.2.6.3. Adresāta sistēma sūta atbildes ziņojumu par palīdzības pieejamību/rezervēšanu personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām

Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums izmanto IT komunikāciju, lai nosūtītu atbildes ziņojumu par palīdzības pieejamību/rezervēšanu personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, tas ievēro šīs procedūras noteikumus un nosacījumus.

Ja pieprasījums par palīdzības rezervēšanu personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām ir pareizi formulēts saskaņā ar iepriekš aprakstīto procedūru, adresāta sistēma nosūta sistēmai, kas sūta pieprasījumu, atbildes ziņojumu par pieprasītā palīdzības veida pieejamību/rezervēšanas iespējām.

Galvenie rezervācijas atbildes ziņojumu veidi ir šādi:

- atbilde par pieejamību,
- rezervācijas pieprasījuma apstiprinājums,

- daļējas anulēšanas pieprasījuma apstiprinājums,
- pilnīgas anulēšanas pieprasījuma apstiprinājums,
- negatīva atbilde.

Šo procedūru īsteno, atbildot uz ienākošu pieprasījumu, ko saņem sistēma, kurai tas nosūtīts saskaņā ar iepriekš aprakstīto procedūru.

Datu elementi un ziņojuma informācijas saturs, ko izmanto saistību izpildei, atbilst:

- vai nu tehniskajā dokumentā B.10 (sk. III pielikumu) noteiktajiem elementiem,
- vai citādi noteiktiem standartiem

saskaņā ar protokolu, kuru izmanto sistēma, kas sūta pieprasījumu.

4.2.7. *Ar velosipēdu pārvadāšanu saistītas informācijas apstrāde*

Šis pamatparametrs nosaka, kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi nodrošina informāciju, kas attiecas uz velosipēdu pārvadāšanu.

Šis pamatparametrs nodrošina, ka pasažieriem ir pieejama informācija par velosipēdu pārvadāšanu. Apstiprināšanas sistēma spēj apstrādāt vismaz ziņojumus saskaņā ar tehniskajā dokumentā B.5 (sk. III pielikumu) norādīto protokolu.

Šā pamatparametra noteikumus piemēro šādi: noteikumus par tādas informācijas apstrādi, kas attiecas uz velosipēdu pārvadāšanu, piemēro to dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pasažieru pārvadājumiem, kuri piedāvā velosipēdu pārvadāšanas pakalpojumus. Šā pamatparametra noteikumus, kas attiecas uz elektroniskiem pieprasījumiem/apstiprinājumiem, piemēro, ja pieprasījuma sūtītājs un apstiprinātājs ir noslēguši pakalpojumu līgumu, saskaņā ar kuru minētos pārvadāšanas pakalpojumus var rezervēt vai to rezervēšana ir obligāta.

Šā pamatparametra piemērošanas procedūras ir šādas.

4.2.7.1. *Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums publicē velosipēdu pārvadāšanas nosacījumus*

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums pasažieru zināšanai publicē velosipēdu pārvadāšanas nosacījumus, ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums piedāvā šo pakalpojumu. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums publicē šo informāciju vismaz savā oficiālajā tīmekļa vietnē. Šī tīmekļa vietne atbilst tīmekļa satura pieejamības pamatnostādņem, kurās ņemtas vērā vajadzīgu un/vai vajadzīgu personu vajadzības. Nosacījumos norāda vismaz šādu informāciju:

- to vilcienu tipi/numuri vai to līniju numuri (ja vilciena numurs nav publiski pieejams), kur ir iespējams pārvadāt velosipēdus,
- īpaši laiki/periodi, kad velosipēdu pārvadāšana ir atļauta,
- velosipēdu pārvadāšanas maksa,
- iespēja vai prasība īpaši rezervēt velosipēda glabāšanas vietu vilcienā (tostarp iepriekšējas paziņošanas termiņš, biroja darba laiks, e-pasta adrese un/vai tālruņa numurs).

Šos nosacījumus pirmo reizi publicē vēlākais sešus mēnešus pēc šīs SITS stāšanās spēkā. Šīs informācijas grozījumus publicē vismaz sešas dienas pirms to stāšanās spēkā. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums norāda punktus, kuros salīdzinājumā ar iepriekšējo versiju ir veikti grozījumi. Veicot grozījumus, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums savā oficiālajā tīmekļa vietnē vienmēr atstāj arī informācijas iepriekšējo versiju.

4.2.7.2. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai biļešu pārdevējs sūta rezervācijas apstiprināšanas sistēmai pieprasījumu par velosipēdu pārvadāšanas pieejamību/rezervēšanu

Rezervāciju var veikt, ja iesaistītie pārvadātāji un izplatītāji ir noslēguši komerciālu līgumu. Šādā līgumā var paredzēt maksu, tehniskus un drošības standartus, īpašus ierobežojumus attiecībā uz vilcieniem, atiešanas/galamērķa stacijām, tarifiem, pārdošanas kanāliem utt.

Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai biļešu pārdevējs izmanto IT komunikāciju, lai nosūtītu pieprasījumu par velosipēdu pārvadāšanas pieejamību/rezervēšanu, komunikācija atbilst šīs procedūras prasībām.

Ja iesaistītās personas ir noslēgušas līgumu, izplatīšanas sistēma, kas sūta pieprasījumu, nosūta apstiprināšanas sistēmai konkrētus pieprasījuma ziņojumus par velosipēdu pārvadāšanas pieejamību/rezervēšanas iespējām attiecīgajā vilcienā.

Galvenie rezervācijas pieprasījuma ziņojumu veidi ir šādi:

- pieejamības pieprasījums,
- rezervācijas pieprasījums,
- daļējas anulēšanas pieprasījums,
- pilnīgas anulēšanas pieprasījums.

Šo procedūru īsteno pēc tam, kad dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma izplatīšanas sistēmai ir nosūtīts klienta pieprasījums.

Datu elementi un ziņojuma informācijas saturs, ko izmanto saistību izpildei, atbilst:

- vai nu tehniskajā dokumentā B.5 (sk. III pielikumu) izmantotajām definīcijām – šajā gadījumā visas apstiprināšanas sistēmas spēj saprast pieprasījumu un atbildēt,
- vai citādi noteiktiem standartiem – šajā gadījumā apstiprināšanas sistēma spēj saprast pieprasījumu un atbildēt tikai tad, ja ir īpašs līgums ar izplatīšanas sistēmu, kas sūta pieprasījumu.

4.2.7.3. Rezervācijas apstiprināšanas sistēma sūta atbildes ziņojumu par velosipēdu pārvadāšanas pieejamību/rezervēšanu

Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums izmanto IT komunikāciju, lai nosūtītu atbildes ziņojumu par velosipēdu pārvadāšanas pieejamību/rezervēšanu, tas ievēro attiecīgos šīs procedūras norādījumus.

Ja pieprasījums par vietu rezervēšanu velosipēdiem ir pareizi formulēts saskaņā ar iepriekš aprakstīto procedūru, apstiprināšanas sistēma nosūta izplatīšanas sistēmai, kas sūta pieprasījumu, atbildes ziņojumu par pieejamību/rezervēšanas iespējām attiecīgajā vilcienā.

Galvenie rezervācijas atbildes ziņojumu veidi ir šādi:

- atbilde par pieejamību,
- rezervācijas pieprasījuma apstiprinājums,
- daļējas anulēšanas pieprasījuma apstiprinājums,
- pilnīgas anulēšanas pieprasījuma apstiprinājums,
- negatīva atbilde.

Šo procedūru īsteno, atbildot uz ienākošu pieprasījumu, ko saskaņā ar iepriekš aprakstīto procedūru saņem apstiprināšanas sistēma.

Datu elementi un ziņojuma informācijas saturs, ko izmanto saistību izpildei, atbilst:

- tehniskajā dokumentā B.5 (sk. III pielikumu) iekļautajai informācijai,
- vai citādi noteiktiem standartiem

saskaņā ar protokolu, kuru izmanto izplatīšanas sistēma, kas sūta pieprasījumu.

4.2.8. *Ar vieglo automobiļu pārvadāšanu saistītas informācijas apstrāde*

Šis pamatparametrs nosaka, kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi nodrošina informāciju, kas attiecas uz vieglo automobiļu/motociklu pārvadāšanu (turpmāk apzīmējums "viegļie automobiļi" ietver arī motociklus), ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums piedāvā šo pakalpojumu.

Šis pamatparametrs nodrošina, ka pasažieriem ir pieejama informācija par vieglo automobiļu pārvadāšanu. Apstiprināšanas sistēma spēj apstrādāt vismaz ziņojumus saskaņā ar tehniskajā dokumentā B.5 (sk. III pielikumu) norādīto protokolu.

Šā pamatparametra noteikumus piemēro šādi: noteikumus par tādas informācijas apstrādi, kas attiecas uz vieglo automobiļu pārvadāšanu, piemēro to dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pasažieru pārvadājumiem, kuri piedāvā vieglo automobiļu pārvadāšanas pakalpojumus. Šā pamatparametra noteikumus, kas attiecas uz elektroniskiem pieprasījumiem/apstiprinājumiem, piemēro, ja pieprasījuma sūtītājs un apstiprinātājs ir noslēguši pakalpojumu līgumu, saskaņā ar kuru minētos pārvadāšanas pakalpojumus var rezervēt vai to rezervēšana ir obligāta.

Šo pamatparametru piemēro šādi.

4.2.8.1. *Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums publicē vieglo automobiļu pārvadāšanas nosacījumus*

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums informē pasažierus par vieglo automobiļu pārvadāšanas nosacījumiem, ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums piedāvā šo pakalpojumu. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums publicē šo informāciju vismaz savā oficiālajā tīmekļa vietnē. Šī tīmekļa vietne atbilst tīmekļa satura pieejamības pamatnostādņēm, kurās ņemtas vērā vajadzīgu un/vai vajredzīgu personu vajadzības.

Nosacījumos norāda vismaz šādu informāciju:

- to vilcienu tipi/numuri, kuros ir iespējams pārvadāt viegļos automobiļus,
- īpaši laiki/periodi, kad vieglo automobiļu pārvadāšana ir atļauta,
- vieglo automobiļu pārvadāšanas standarta maksa (ieskaitot maksu par pasažieru vietām, ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums piedāvā vietas pasažieriem),
- konkrēta adrese un laiks vieglo automobiļu iekraušanai vilcienā,
- konkrēta adrese un laiks attiecībā uz vilciena pienākšanu galamērķa stacijā,
- vieglo automobiļu izmēri, svars un citi pārvadāšanas ierobežojumi.

Šos nosacījumus pirmo reizi publicē vēlākais sešus mēnešus pēc šīs SITS stāšanās spēkā. Šīs informācijas grozījumus publicē vismaz sešas dienas pirms to stāšanās spēkā. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums norāda punktus, kuros salīdzinājumā ar iepriekšējo versiju ir veikti grozījumi. Veicot grozījumus, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums savā oficiālajā tīmekļa vietnē vienmēr atstāj arī informācijas iepriekšējo versiju.

4.2.8.2. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai bilešu pārdevējs sūta rezervēšanas sistēmai pieprasījumu par vieglo automobiļu pārvadāšanas pieejamību/rezervēšanu

Rezervāciju var veikt, ja iesaistītie pārvadātāji un izplatītāji ir noslēguši komerciālu līgumu. Šādā līgumā var paredzēt maksu, tehniskus un drošības standartus, īpašus ierobežojumus attiecībā uz vilcieniem, atiešanas/galamērķa stacijām, tarifiem, pārdošanas kanāliem utt.

Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai bilešu pārdevējs izmanto IT komunikāciju, lai nosūtītu pieprasījumu par vieglo automobiļu pārvadāšanas pieejamību/rezervēšanu, komunikācija atbilst šīs procedūras noteikumiem.

Ja iesaistītās personas ir noslēgušas līgumu, izplatīšanas sistēma, kas sūta pieprasījumu, nosūta apstiprināšanas sistēmai konkrētus pieprasījuma ziņojumus par vieglo automobiļu pārvadāšanas pieejamību/rezervēšanas iespējām attiecīgajā vilcienā.

Galvenie rezervācijas pieprasījuma ziņojumu veidi ir šādi:

- pieejamības pieprasījums,
- rezervācijas pieprasījums,
- daļējas anulēšanas pieprasījums,
- pilnīgas anulēšanas pieprasījums.

Šo procedūru īsteno pēc tam, kad dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma izplatīšanas sistēmai ir nosūtīts klienta pieprasījums.

Datu elementi un ziņojuma informācijas saturs, ko izmanto saistību izpildei, atbilst:

- vai nu tehniskajā dokumentā B.5 (sk. III pielikumu) noteiktajiem elementiem – šajā gadījumā visas apstiprināšanas sistēmas spēj saprast pieprasījumu un atbildēt,
- vai citādi noteiktiem standartiem – šajā gadījumā apstiprināšanas sistēma spēj saprast pieprasījumu un atbildēt tikai tad, ja ir īpašs līgums ar izplatīšanas sistēmu, kas sūta pieprasījumu.

4.2.8.3. Rezervācijas apstiprināšanas sistēma sūta atbildes ziņojumu par vieglo automobiļu pārvadāšanas pieejamību/rezervēšanu

Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums izmanto IT komunikāciju, lai nosūtītu atbildes ziņojumu par vieglo automobiļu pārvadāšanas pieejamību/rezervēšanu, tas ievēro noteikumus, kas attiecas uz šo procedūru.

Ja vieglo automobiļu pārvadāšanas rezervācijas pieprasījums ir pareizi formulēts saskaņā ar iepriekš aprakstīto procedūru, apstiprināšanas sistēma nosūta izplatīšanas sistēmai, kas sūta pieprasījumu, atbildes ziņojumu par pieejamību/rezervēšanas iespējām attiecīgajā vilcienā.

Galvenie rezervācijas atbildes ziņojumu veidi ir šādi:

- atbilde par pieejamību,
- rezervācijas pieprasījuma apstiprinājums,
- daļējas anulēšanas pieprasījuma apstiprinājums,
- pilnīgas anulēšanas pieprasījuma apstiprinājums,
- negatīva atbilde.

Šo procedūru īsteno, atbildot uz ienākošu pieprasījumu, ko saskaņā ar iepriekš aprakstīto procedūru saņem apstiprināšanas sistēma.

Datu elementi un ziņojuma informācijas saturs, ko izmanto saistību izpildei, atbilst:

— tehniskajā dokumentā B.5 (sk. III pielikumu) noteiktajiem elementiem,

— vai citādi noteiktiem standartiem

saskaņā ar protokolu, kuru izmanto izplatīšanas sistēma, kas sūta pieprasījumu.

4.2.9. Ar vietu pieejamību/rezervēšanu saistītās informācijas apstrāde

Šis pamatparametrs nosaka, kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi rezervē vietas pasažieriem. Visas dažādās vietas (piemēram, sēdvietas, vietas kupejās un guļamvagonos, priekšrocību sēdvietas, ratiņkrēslu vietas, universālās kupejas (sk. PRM SITS 4.2.4. iedaļu)) turpmāk apzīmē ar vārdu "vietas", ja nav nepieciešama konkrētāka informācija. Rezervēšana velosipēdu, vieglo automobiļu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām pārvadāšanai ir aprakstīta atsevišķiem pamatparametriem veltītās atsevišķās iedaļās.

Vietu rezervēšana var būt vienkārši vietu pasūtīšana papildus pārvadājuma līgumam vai daļa no apvienotas transakcijas, kas ietver tiklab vietu rezervēšanu, kā pārvadājuma līgumu.

Šis pamatparametrs nodrošina, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas izsniedz rezervācijas, un tie, kuri rezervācijas apstiprina, apmainās ar attiecīgo informāciju par vietu pieejamību un rezervēšanas iespējām. Apstiprināšanas sistēma spēj apstrādāt vismaz ziņojumus saskaņā ar tehniskajā dokumentā B.5 (sk. III pielikumu) norādīto protokolu.

Šā pamatparametra noteikumus piemēro, ja pieprasījuma sūtītājs un apstiprinātājs ir noslēguši līgumu par pakalpojumiem, kurus var rezervēt vai kuru rezervēšana ir obligāta.

Šā pamatparametra piemērošanas procedūras ir šādas.

4.2.9.1. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai biļešu pārdevējs sūta rezervācijas apstiprināšanas sistēmai pieprasījumu par vietu pieejamību/rezervēšanu

Rezervāciju var veikt, ja iesaistītie pārvadātāji un izplatītāji ir noslēguši komerciālu līgumu. Šādā līgumā var paredzēt maksu, tehniskus un drošības standartus, īpašus ierobežojumus attiecībā uz vilcieniem, atiešanas/galamērķa stacijām, tarifiem, pārdošanas kanāliem utt.

Ja iesaistītās personas ir noslēgušas līgumu, izplatīšanas sistēma, kas sūta pieprasījumu, nosūta apstiprināšanas sistēmai pieprasījuma ziņojumus par konkrētā veida vietu pieejamību/rezervēšanas iespējām attiecīgajā vilcienā.

Galvenie rezervācijas pieprasījuma ziņojumu veidi ir šādi:

— pieejamības pieprasījums,

— rezervācijas pieprasījums,

— daļējas anulēšanas pieprasījums,

— pilnīgas anulēšanas pieprasījums.

Šo procedūru īsteno pēc tam, kad dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma izplatīšanas sistēmai ir nosūtīts klienta pieprasījums.

Datu elementi un ziņojuma informācijas saturs, ko izmanto saistību izpildei, atbilst:

- vai nu tehniskajā dokumentā B.5 (sk. III pielikumu) noteiktajiem elementiem – šajā gadījumā visas apstiprināšanas sistēmas spēj saprast pieprasījumu un atbildēt,
- vai citādi noteiktiem standartiem – šajā gadījumā apstiprināšanas sistēma spēj saprast pieprasījumu un atbildēt tikai tad, ja ir īpašs līgums ar izplatīšanas sistēmu, kas sūta pieprasījumu.

4.2.9.2. Rezervācijas apstiprināšanas sistēma sūta atbildes ziņojumu par vietu pieejamību/rezervēšanu

Ja vietu rezervācijas pieprasījums ir pienācīgi formulēts saskaņā ar iepriekš aprakstīto procedūru, apstiprināšanas sistēma nosūta izplatīšanas sistēmai, kas sūta pieprasījumu, atbildes ziņojumu par vietu pieejamību/rezervēšanas iespējām attiecīgajā vilcienā.

Galvenie rezervācijas atbildes ziņojumu veidi ir šādi:

- atbilde par pieejamību,
- rezervācijas pieprasījuma apstiprinājums,
- daļējas anulēšanas pieprasījuma apstiprinājums,
- pilnīgas anulēšanas pieprasījuma apstiprinājums,
- aizvietošanas priekšlikums,
- negatīva atbilde.

Šo procedūru īsteno, atbildot uz ienākošu pieprasījumu, ko saskaņā ar iepriekš aprakstīto procedūru saņem apstiprināšanas sistēma.

Datu elementi un ziņojuma informācijas saturs, ko izmanto saistību izpildei, atbilst:

- tehniskajā dokumentā B.5 (sk. III pielikumu) noteiktajiem elementiem,
- vai citādi noteiktiem standartiem

saskaņā ar protokolu, kuru izmanto izplatīšanas sistēma, kas sūta pieprasījumu.

4.2.10. Ar produktu izplatīšanu saistītas drošības informācijas apstrāde

Šis pamatparametrs nosaka, kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas apstiprina rezervācijas, sniedz savu produktu izplatīšanai vajadzīgo drošības informāciju.

Šim pamatparametram jānodrošina, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas apstiprina rezervācijas, noteiktajā laikā sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un pasažieriem vajadzīgo drošības informāciju un atsaucies attiecībā uz dažādiem biļešu veidiem.

Šā pamatparametra piemērošanas procedūras ir šādas.

4.2.10.1. Apstiprināšanas sistēma ģenerē elektroniski nosūtāmu drošības informāciju

Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums izsniedz CIV līguma noteikumiem atbilstošas biļetes/rezervācijas, dzelzceļa biļešu kases/aģentūras/mazumtirdzniecības uzņēmuma darbinieki vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma izplatīšanas sistēma ģenerē biļetē/rezervācijā norādāmo drošības informāciju.

Šo procedūru īsteno, tiklīdz dati par rezervācijas statusu un pārdošanas transakciju ir veiksmīgi nosūtīti attiecīgā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma izplatīšanas sistēmai.

Minētā procedūra un tajā izmantotā informācija atbilst:

— ar produktu izplatīšanu saistītas drošības informācijas apstrādes standartam, kura izstrāde vēl turpinās. Tāpēc tas iekļauts II pielikuma sarakstā kā atklāts punkts.

4.2.10.2. Apstiprināšanas sistēma ģenerē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam elektroniski nosūtāmu atsauces numuru

Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums izsniedz CIV līguma noteikumiem atbilstošas biļetes/rezervācijas, dzelzceļa biļešu kases/aģentūras/mazumtirdzniecības uzņēmuma darbinieki vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma izplatīšanas sistēma ģenerē biļetes/rezervācijas saņemšanai nepieciešamo atsauces numuru un visu ar biļeti saistīto informāciju ievada savā izplatīšanas sistēmā.

Šo procedūru īsteno, tiklīdz dati par rezervācijas statusu un pārdošanas transakciju ir veiksmīgi nosūtīti attiecīgā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma izplatīšanas sistēmai.

Minētā procedūra un tajā izmantotā informācija atbilst

— ar produktu izplatīšanu saistītas drošības informācijas apstrādes standartam, kura izstrāde vēl turpinās. Tāpēc tas iekļauts II pielikuma sarakstā kā atklāts punkts.

4.2.10.3. Apstiprināšanas sistēma ģenerē pasažierim elektroniski nosūtāmu atsauces numuru

Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums izsniedz CIV līguma noteikumiem atbilstošas biļetes/rezervācijas, dzelzceļa biļešu kases/aģentūras/mazumtirdzniecības uzņēmuma darbinieki vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma izplatīšanas sistēma ģenerē atsauces numuru un ieraksta to biļetē/rezervācijā.

Šo procedūru īsteno, tiklīdz dati par rezervācijas statusu un pārdošanas transakciju ir veiksmīgi nosūtīti attiecīgā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma izplatīšanas sistēmai.

Minētā procedūra un tajā izmantotā informācija atbilst:

— ar produktu izplatīšanu saistītas drošības informācijas apstrādes standartam, kura izstrāde vēl turpinās. Tāpēc tas iekļauts II pielikuma sarakstā kā atklāts punkts.

4.2.11. *Nopirktā produkta piegāde klientam (realizācija)*

Šis pamatparametrs nosaka visas iespējamās tiešās un netiešās realizācijas metodes, kas ir saistītas ar biļetēm un/vai rezervācijām un ar realizācijas līdzekļu veidu (piemēram, realizācija papīra formātā).

Šis pamatparametrs nodrošina, ka biļešu izsniedzējs vai pārdevējs izsniedz biļetes saskaņā ar standartiem, kas nodrošina dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu sadarbību. Biļešu izsniegšanai starptautiskajā un ārvalstu tirdzniecībā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi izmanto vismaz vienu no realizācijas veidiem, kas minēti 4.2.11.1. iedaļā "Tiešā realizācija starptautiskajai un ārvalstu tirdzniecībai" un 4.2.11.2. iedaļā "Netiešā realizācija starptautiskajai un ārvalstu tirdzniecībai".

Šā pamatparametra noteikumus piemēro vismaz attiecībā uz tarifiem starptautiskajai un ārvalstu tirdzniecībai.

4.2.11.1. Tiešā realizācija starptautiskajai un ārvalstu tirdzniecībai

Šī procedūra ir alternatīva 4.2.11.2. iedaļā "Netiešā realizācija starptautiskajai un ārvalstu tirdzniecībai" aprakstītajai procedūrai.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi pieņem biļetes vismaz saskaņā ar tehniskajā dokumentā B.6 (sk. III pielikumu) izmantoto definīciju, izņemot šādus gadījumus – biļete neatbilst attiecīgajam braucienam, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam ir pamatots iemesls aizdomām par krāpšanu un biļeti neizmanto saskaņā ar 4.2.4. iedaļā aprakstītajiem pārvadāšanas nosacījumiem.

Galvenie izsniedzamo biļešu veidi ir norādīti III pielikumā minētajā tehniskajā dokumentā B.6:

- biļete un rezervācija,
- tikai biļete,
- tikai rezervācija,
- papildbiļetes,
- augstākas tarifu klases biļete,
- maršruta grozījumi,
- iekāpšanas karte,
- īpaša braukšanas maksa saistībā ar valsts dzelzceļa braukšanas kartēm,
- grupas brauciena biļete,
- dažādu veidu starptautiskās dzelzceļa braukšanas kartes,
- transportlīdzekļa pavadītāja kupons,
- ceļojuma talons kompensācijas saņemšanai.

Minētā procedūra un tajā izmantotā informācija atbilst šādiem tehniskajiem dokumentiem:

- B.6 (sk. III pielikumu).

4.2.11.2. Netiešā realizācija starptautiskajai un ārvalstu tirdzniecībai

Šī procedūra ir alternatīva 4.2.11.1. iedaļā "Tiešā realizācija starptautiskajai un ārvalstu tirdzniecībai" aprakstītajai procedūrai.

Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums pārdod biļetes, izmantojot kādu no turpmāk minētajām netiešās realizācijas metodēm, tam jāizmanto šādi standarti:

- CIV līguma noteikumiem atbilstoša elektroniska piegāde (biļešu izsniegšana stacijā - *Ticket On Departure*),
- CIV līguma noteikumiem atbilstošs rezervācijas apstiprināšanas numuru saraksts (*Manifest On List*),
- CIV līguma noteikumiem atbilstoša A4 formāta biļete, ko piegādā pa elektronisko pastu.

Galvenie izsniedzamo biļešu veidi saskaņā ar šo procedūru ir šādi:

- atvērtā tipa biļete (tikai brauciens),
- atvērtā tipa biļete + rezervācija (brauciens un rezervācija),
- atvērtā tipa biļete + papildbiļete (brauciens un papildbiļete),
- atvērtā tipa biļete + rezervācija + papildbiļete (brauciens, rezervācija un papildbiļete),
- standarta cenas biļete (brauciens un rezervācija).

Minētā procedūra un tajā izmantotā informācija atbilst šādiem tehniskajiem dokumentiem:

- B.6 (sk. III pielikumu),
- B.7 (sk. III pielikumu),
- Eiropas standartam “Biļešu izsniegšana stacijā” (*Ticket On Departure*) un Eiropas standartam “Rezervāciju apstiprināšanas numuru saraksts” (*Manifest On List*), kuru izstrāde vēl turpinās. Tāpēc tas iekļauts II pielikuma sarakstā kā atklāts punkts.

4.2.11.3. Tiešā realizācija vietējai tirdzniecībai

Šis ir atklāts punkts (sk. II pielikumu).

4.2.11.4. Netiešā realizācija vietējai tirdzniecībai

Šis ir atklāts punkts (sk. II pielikumu).

4.2.12. Stacijas zonā sniedzamās informācijas apstrāde

Šis pamatparametrs nosaka, kā staciju apsaimniekotāji stacijas zonā sniedz klientiem informāciju par vilcienu kustību.

Šos noteikumus piemēro tikai tad, ja balss paziņojumu un/vai displeju sistēmas ir atjauninātas, ievērojami modernizētas vai ierīkotas no jauna.

Šā pamatparametra noteikumus piemēro vismaz attiecībā uz stacijām, kurās apstājas starptautiskās satiksmes vilcieni.

Šā pamatparametra piemērošanas procedūras ir šādas.

4.2.12.1. Stacijas apsaimniekotājs informē klientus stacijā

Attiecībā uz vilcienu atiešanu staciju apsaimniekotāji klientiem stacijās sniedz šādu informāciju par atejošiem vilcieniem:

- vilciena tips un/vai numurs,
- galamērķa stacija(-as),
- attiecīgos gadījumos – pieturas maršrutā esošajās stacijās,
- perons vai sliežu ceļš,
- iepļānotais atiešanas laiks.

Ja šajā informācijā attiecībā uz atejošiem vilcieniem rodas novirzes, staciju apsaimniekotāji stacijās sniedz vismaz šādu informāciju:

- vilciena tips un/vai numurs,
- galamērķa stacija(-as),
- iepļānotais atiešanas laiks,
- novirze no grafika.

Attiecībā uz pienākošiem vilcieniem staciju apsaimniekotāji sniedz vismaz šādu informāciju:

- atiešanas stacija(-as),
- ierašanās laiks galastacijā,
- vilciena tips un/vai numurs,
- pienākšanas perons vai sliežu ceļš.

Ja attiecībā uz pienākošiem vilcieniem rodas novirzes, staciju apsaimniekotāji sniedz vismaz šādu informāciju:

- vilciena tips un/vai numurs,
- atiešanas stacija(-as),
- iepļānotais ierašanās laiks,
- novirze no grafika.

Novirzes no grafika var būt šādas:

- būtiska kavēšanās,
- perona vai sliežu ceļa maiņa,
- vilciena pilnīga vai daļēja atcelšana,
- vilciena maršruta maiņa.

Saskaņā ar līgumiem, kas noslēgti ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un/vai infrastruktūras pārvaldītājiem, staciju apsaimniekotāji lemj par:

- informācijas sistēmas veidu (displeju un/vai balss paziņojumu sistēma),
- informācijas sniegšanas laiku,
- informācijas sistēmas ierīkošanas vietu stacijā.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un/vai infrastruktūras pārvaldītāji saskaņā ar līgumu savlaicīgi informē staciju apsaimniekotājus par novirzēm.

4.2.13. Ritekļu zonā sniedzamās informācijas apstrāde

Šis pamatparametrs nosaka, kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi ritekļu zonā sniedz informāciju par vilcienu kustību.

Šos noteikumus piemēro jaunam, atjauninātam vai modernizētam ritošajam sastāvam, kura informācijas sistēmas (balss paziņojumu un/vai displeju sistēmas) ir atjauninātas vai ierīkotas no jauna.

Šā pamatparametra noteikumus piemēro vismaz attiecībā uz starptautiskās satiksmes vilcieniem.

Šā pamatparametra piemērošanas procedūras ir šādas.

4.2.13.1. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums informē vilciena pasažierus

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums sniedz vilciena pasažieriem šādu informāciju:

— atiešanas stacijā un galvenajās pieturās maršrutā esošajās stacijās:

— vilciena tips un/vai numurs,

— galamērķa stacija(-as),

— ja tas ir lietderīgi – pieturas maršrutā esošajās stacijās,

— būtiska kavēšanās,

— kavēšanās iemesli, ja tie ir zināmi.

Pirms visām pieturām maršrutā esošajās stacijās:

— nākamā pietura (stacijas nosaukums).

Pirms ierašanās lielā maršrutā esošajā stacijā un galamērķa stacijā:

— nākamā pietura (stacijas nosaukums),

— ieplānotais ierašanās laiks,

— paredzamais ierašanās laiks un/vai cita informācija par kavēšanos,

— nākamie galvenie savienojumi (pēc dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma ieskatiem).

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums lemj par:

— informācijas sistēmas veidu (displeju un/vai balss paziņojumu sistēma),

— informācijas sniegšanas laiku,

— informēšanas ierīču uzstādīšanas vietu vilcienā.

4.2.14. Vilciena sagatavošana

Šis pamatparametrs nosaka, kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jāinformē infrastruktūras pārvaldītājs par to, ka vilciens ir gatavs piekļūšanai tīklam, ja ir veikti visi OPE SITS 4.2.3.3. iedaļā noteiktie vilciena atiešanas sagatavošanas darbi vai ir mainīts vilciena numurs.

Šā pamatparametra noteikumus piemēro visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vilcieniem.

Šā pamatparametra piemērošanas procedūras ir šādas.

4.2.14.1. Ziņojums "Vilciens gatavs" attiecībā uz visiem vilcieniem

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums sūta infrastruktūras pārvaldītājam ziņojumu "Vilciens gatavs" vienmēr, kad vilciens pirmo reizi ir gatavs piekļūšanai tīklam, izņemot gadījumus, kad infrastruktūras pārvaldītājs saskaņā ar valsts noteikumiem par ziņojumu "Vilciens gatavs" atzīst kustības grafiku. Tādā gadījumā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums pēc iespējas drīzāk paziņo infrastruktūras pārvaldītājam un attiecīgos gadījumos stacijas apsaimniekotājam, ja vilciens nav gatavs.

Ziņojumā ir vismaz šāda informācija:

— vilciena un/vai ceļa numurs,

— norāde "Vilciens gatavs", kas norāda, ka vilciens ir sagatavots un ir gatavs kursēt.

Citu informāciju kā, piemēram:

— ceļā došanās punktu un laiku, kuram ceļš pieprasīts,

— ceļa galamērķa punktu un laiku, kurā piedāvātajam vilcienam jāierodas galamērķī,

var nosūtīt ar šo pašu ziņojumu.

Minētā procedūra un tajā izmantotā informācija atbilst vismaz ziņojumam "Vilciens gatavs" tehniskajā dokumentā

— B.30 (sk. III pielikumu).

Šajā pašā nolūkā turklāt var izmantot citus spēkā esošus standartus, ja iesaistītās personas ir noslēgušas īpašu līgumu, kas atļauj izmantot šos standartus.

4.2.15. *Vilciena kustības informācija un prognoze*

Šis pamatparametrs nosaka vilciena kustības informāciju un vilciena kustības prognozi. Tam jānosaka, kā jānorit infrastruktūras pārvaldītāja un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, kā arī dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma un stacijas apsaimniekotāja dialogam, lai apmainītos ar vilciena kustības informāciju un vilciena kustības prognozēm.

Šis pamatparametrs nosaka, kā infrastruktūras pārvaldītājam noteiktā laikā jānosūta vilciena kustības informācija dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam un nākamajam blakus esošajam infrastruktūras pārvaldītājam, kas ir iesaistīts vilciena ekspluatācijā.

Vilciena kustības informācija nodrošina informāciju par vilciena pašreizējo statusu līgumā paredzētos saskaņotos atskaites punktus.

Vilciena kustības prognozi izmanto, lai nodrošinātu informāciju par paredzamo laiku līgumā paredzētos saskaņotos prognozes punktus. Šo ziņojumu infrastruktūras pārvaldītājs sūta dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam un blakus esošajam infrastruktūras pārvaldītājam, kas ir iesaistīts vilciena kustībā. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un/vai infrastruktūras pārvaldītāji saskaņā ar līgumu noteiktā laikā sūta vilciena kustības prognozes informāciju stacijas apsaimniekotājam.

Vilciena kustības atskaites punkti ir norādīti ceļa līgumā.

Šis pamatparametrs apraksta ziņojuma saturu, bet nenosaka vilciena kustības prognozes ģenerēšanas procedūru.

Šā pamatparametra noteikumi attiecas uz visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vilcieniem.

Šā pamatparametra piemērošanas procedūras ir šādas.

4.2.15.1. Ziņojums "Vilciena kustības informācija" attiecībā uz visiem vilcieniem

Infrastrukturā pārvaldītājs sūta dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam ziņojumu "Vilciena kustības informācija". Šo procedūru īsteno, tiklīdz vilciens sasniedz līgumā paredzētus saskaņotus atskaites punktus, kuros jāsniedz vilciena kustības informācija. Saskaņots atskaites punkts cita starpā var būt nodošanas punkts, stacija vai vilciena galamērķis.

Ziņojumā ir vismaz šāda informācija:

- vilciena un/vai ceļa numurs (vilciena ID),
- iepļānotais laiks un faktiskais laiks saskaņotajā atskaites punktā,
- atskaites punkta identifikācija,
- vilciena statuss atskaites punktā (ierašanās, atiešana, garāmbraukšana, atiešana no sākuma stacijas, ierašanās galamērķī).

Citu informāciju, kā piemēram:

- rezervētā iepļānotā laika delta novirzi (minūtēs),
- ja zināms – kavēšanās iemeslu,

var nosūtīt ar šo pašu ziņojumu.

Minētā procedūra un tajā izmantotā informācija atbilst vismaz ziņojumam "TrainRunningInformationMessage" tehniskajā dokumentā

- B.30 (sk. III pielikumu).

Šajā pašā nolūkā turklāt var izmantot citus spēkā esošus standartus, ja iesaistītās personas ir noslēgušas īpašu līgumu, kas atļauj izmantot šos standartus.

4.2.15.2. Ziņojums "Vilciena kustības prognoze" attiecībā uz visiem vilcieniem

Infrastrukturā pārvaldītājs sūta dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam ziņojumu "Vilciena kustības prognoze".

Šo procedūru īsteno, tiklīdz vilciens sasniedz līgumā paredzētus saskaņotus atskaites punktus, kuros jāsniedz prognoze. Saskaņots prognozes punkts cita starpā var būt nodošanas punkts vai stacija. Vilciena kustības prognozi var sūtīt arī pirms vilciena kustības sākuma. Attiecībā uz papildu kavēšanos starp diviem atskaites punktiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam un infrastruktūras pārvaldītājam līgumā jānosaka robežvērtība, kuru pārsniedzot jāsniegt sākotnēja vai jauna prognoze. Ja kavēšanās ilgums nav zināms, infrastruktūras pārvaldītājs sūta ziņojumu "Pakalpojuma pārtraukums" (sk. 4.2.16. iedaļu "Pakalpojuma pārtraukuma informācija").

Ziņojumā "Vilciena kustības prognoze" jānorāda prognozētais laiks saskaņotos prognozes punktos.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un/vai infrastruktūras pārvaldītāji saskaņā ar līgumu noteiktā laikā sūta vilciena kustības prognozes informāciju stacijas apsaimniekotājam.

Šo ziņojumu infrastruktūras pārvaldītājs sūta nākamajam blakus esošajam infrastruktūras pārvaldītājam, kas ir iesaistīts vilciena kustībā.

Ziņojumā ir vismaz šāda informācija:

- vilciena un/vai ceļa numurs (vilciena ID),
- attiecībā uz katru saskaņoto prognozes punktu:
 - iepļānotais laiks un prognozētais laiks,
 - saskaņotā prognozes punkta identifikācija,
 - vilciena statuss saskaņotajā prognozes punktā (ierašanās, atiešana, garāmbraukšana, ierašanās galamērķī).

Citu informāciju, kā piemēram:

— rezervētā iepļānotā laika aplēsto delta novirzi (minūtēs),

— ja zināms – kavēšanās iemeslu,

var nosūtīt ar šo pašu ziņojumu.

Minētā procedūra un tajā izmantotā informācija atbilst vismaz ziņojumam “TrainRunningForecastMessage” tehniskajā dokumentā:

— B.30 (sk. III pielikumu).

Šajā pašā nolūkā turklāt var izmantot citus spēkā esošus standartus, ja iesaistītās personas ir noslēgušas īpašu līgumu, kas atļauj izmantot šos standartus.

4.2.16. Pakalpojuma pārtraukuma informācija

Šis pamatparametrs nosaka, kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un infrastruktūras pārvaldītājs apstrādā pakalpojuma pārtraukuma informāciju.

Šā pamatparametra noteikumus piemēro visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vilcieniem.

Pasažieru sūdzību izskatīšanas nolūkā pakalpojuma pārtraukuma datus saglabā, lai tie būtu pieejami dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, biļešu pārdevējiem un/vai pilnvarotām publiskām struktūrām vismaz divpadsmit mēnešus pēc šo datu derīguma termiņa beigām.

Šā pamatparametra piemērošanas procedūras ir šādas.

4.2.16.1. Vispārīgas piezīmes

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums informē infrastruktūras pārvaldītāju par vilcienu ekspluatācijas stāvokli, kā noteikts OPE SITS 4.2.3.3.2. iedaļā.

Vilciena kustības pārtraukuma gadījumā infrastruktūras pārvaldītājs sūta ziņojumu “Vilciena kustības pārtraukums”, kā norādīts turpmāk.

4.2.16.2. Ziņojums “Vilciena kustības pārtraukums” attiecībā uz visiem vilcieniem

Vilciena kustības pārtraukuma gadījumā infrastruktūras pārvaldītājs sūta šo ziņojumu blakus esošajam infrastruktūras pārvaldītājam un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam(-iem).

Ja kavēšanās ilgums ir zināms, infrastruktūras pārvaldītājs sūta ziņojumu “Vilciena kustības prognoze” (sk. 4.2.15.2. iedaļu “Vilciena kustības prognoze”).

Šā ziņojuma galvenie datu elementi ir šādi:

— ceļa un/vai vilciena numurs (vilciena ID),

— atrašanās vietas identifikācija, pamatojoties uz atrašanās vietu atsauces datnē norādīto nākamo atrašanās vietu,

— pārtraukuma sākums,

— iepļānotais atiešanas datums un laiks šajā atrašanās vietā,

— pārtraukuma iemesla un/vai apraksta apzīmējuma kods.

Minētā procedūra un tajā izmantotā informācija atbilst vismaz ziņojumam “TrainRunningInterruptionMessage” tehniskajā dokumentā:

— B.30 (sk. III pielikumu).

Šajā pašā nolūkā turklāt var izmantot citus spēkā esošus standartus, ja iesaistītās personas ir noslēgušas īpašu līgumu, kas atļauj izmantot šos standartus.

4.2.17. Vilcienu īstermiņa kustības grafiku datu apstrāde

Šis pamatparametrs nosaka, kā piekļūvi pieprasošā persona un infrastruktūras pārvaldītājs apstrādā ceļa pieprasījumus īsā laikā. Šis prasības piemēro attiecībā uz visiem ceļa pieprasījumiem īsā laikā.

Šajā pamatparametrā nav iekļauti ar satiksmes vadību saistīti jautājumi. Laika ierobežojuma atšķirību starp īstermiņa ceļiem un ceļu izmaiņām satiksmes vadības iemeslu dēļ nosaka vietējos līgumos. Attiecībā uz transporta vajadzībām, kas jāapmierina īsā laikā (piemēram, speciālu vilcienu, papildvilcienu pieprasījumiem), jābūt iespējai pieprasīt īstermiņa ceļu. Šajā nolūkā piekļūvi pieprasošā persona, kas pieprasa īstermiņa ceļu, sniedz infrastruktūras pārvaldītājam visu vajadzīgo informāciju, norādot, kad un kur vilcienam jābrauc, un ar vilciena kustību saistītos datus.

Minimālais termiņš Eiropas līmenī nav noteikts. Minimālos termiņus var noteikt tīkla pārskatā.

Katrs infrastruktūras pārvaldītājs atbild par ceļa piemērotību savā infrastruktūrā, bet dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam ir pienākums pārbaudīt, vai vilciena raksturlielumi atbilst informācijā par nolīgto ceļu norādītajām vērtībām.

Dažādi iespējamie scenāriji ir šādi:

- A scenārijs: piekļūvi pieprasošā persona sazinās ar visiem iesaistītajiem infrastruktūras pārvaldītājiem tieši (A gadījums) vai ar vienas pieturas aģentūras starpniecību (B gadījums), lai organizētu ceļus visam braucienam. Šajā gadījumā piekļūvi pieprasošajai personai arī jāekspluatē vilciens visu braucienam,
- B scenārijs: katra transporta braucienā iesaistītā piekļūvi pieprasošā persona sazinās ar vietējiem infrastruktūras pārvaldītājiem tieši vai ar vienas pieturas aģentūras starpniecību, lai pieprasītu ceļu brauciena posmam, kurā tā ekspluatē vilcienu.

Abos scenārijos piešķiršanas procedūra ceļa pieprasījumiem īsā laikā ir dialogs starp piekļūvi pieprasošo personu un infrastruktūras pārvaldītāju, kurā izmanto šādus ziņojumus:

- ziņojums "Ceļa pieprasījums",
- ziņojums "Ceļa informācija",
- ziņojums "Ceļš nav pieejams",
- ziņojums "Ceļš apstiprināts",
- ziņojums "Ceļa informācija noraidīta",
- ziņojums "Ceļš anulēts",
- ziņojums "Rezervētais ceļš vairs nav pieejams",
- ziņojums "Saņemšanas apstiprinājums".

Attiecībā uz vilciena kustību, kam ceļš jau ir pieprasīts un piešķirts, ceļa pieprasījums nav jāatkārto, izņemot gadījumus, kad kavēšanās pārsniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma un infrastruktūras pārvaldītāja līgumā norādītu saskaņotu vērtību vai kad vilciena sastāvs tiek mainīts tā, ka pastāvošais ceļa pieprasījums vairs nav derīgs.

Šā pamatparametra noteikumus piemēro ceļa pieprasījuma apstrādei attiecībā uz visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vilcieniem, bet tikai tad, ja iesaistītās personas ceļa pieprasījumiem īsā laikā izmanto telemātikas lietojumprogrammas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2001/14/EK ⁽¹⁾ II pielikuma izpratnē.

⁽¹⁾ OV L 75, 15.3.2001., 29. lpp.

Šādos gadījumos šā pamatparametra piemērošanas procedūras ir šādas.

4.2.17.1. Ziņojums "Ceļa pieprasījums"

Šo ziņojumu infrastruktūras pārvaldītājam sūta piekļuvi pieprasošā persona, un tā galvenais saturs ir šāds:

- piekļuvi pieprasošā persona, kas pieprasa ceļu,
- ceļā došanās punkts: ceļa sākuma punkts,
- atiešanas laiks no ceļa sākuma punkta: laiks, kuram ceļš pieprasīts,
- ceļa beigu punkts: vilciena galamērķis uz pieprasītā ceļa,
- ierašanās laiks ceļa beigu punktā: laiks, kurā piedāvātajam vilcienam jāierodas galamērķī,
- pieprasītais brauciena posms,
- starpposma pieturas vai citi paredzēti punkti piedāvātajā ceļā, norādot ierašanās laiku un laiku, kurā vilciens atiet no starpposma punkta. Ja šis lauks nav aizpildīts, tas nozīmē, ka vilciens šajā punktā neapstājas,
- saskaņotais un nepieciešamais vilciena aprīkojums/dati par brauciena posmu,
- vilciena maksimālais atļautais ātrums,
- maksimālais ātrums saskaņā ar konkrētām vilcienu vadības sistēmām (valsts un starptautiskām, piemēram, *LZB, ETCS*),
- katrai vilces vienībai: vilces līdzekļa kategorija, tehniskais variants,
- palīgvilces vienība (vilces līdzekļa kategorija, tehniskais variants),
- ritekļu vadības piekabvagns,
- kopējais garums,
- kopējā masa,
- maksimālā ass slodze,
- bruto masa uz metru,
- bremžu darbības efektivitāte (atspoguļo bremžu sistēmas efektīvo bremzēšanas jaudu),
- bremžu veids (lai norādītu, vai tiek izmantota elektromagnētiskā bremze),
- konkrētas vilcienu vadības sistēmas (valsts un starptautiskas),
- avārijas bremzes bloķēšanas iekārta,
- radiosistēma (piemēram, *GSM-R*),
- īpaša krava,
- kravas gabarīts,
- citi tehniskie priekšnoteikumi, kas atšķiras no standarta izmēriem (piemēram, īpašs kravas gabarīts),
- vilciena kategorija,
- citi konkrēti dati, ko saskaņā ar vietējām vai valsts mēroga prasībām vajag ceļa pieprasījuma apstrādei,
- definīcijas darbībām, kas jāveic noteiktos maršruta starpposma punktos,

- tā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma kods, kas atbild par vilciena kustību kārtējā brauciena posmā,
- tā infrastruktūras pārvaldītāja kods, kas atbild par vilcienu attiecīgajā brauciena posmā,
- attiecīgos gadījumos – tā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma un infrastruktūras pārvaldītāja kods, kas atbild par nākamo brauciena posmu.

Minētā procedūra un tajā izmantotā informācija atbilst vismaz ziņojumam "PathRequestMessage" tehniskajā dokumentā

- B.30 (sk. III pielikumu).

Šajā pašā nolūkā turklāt var izmantot citus spēkā esošus standartus, ja iesaistītās personas ir noslēgušas īpašu līgumu, kas atļauj izmantot šos standartus.

4.2.17.2. Ziņojums "Ceļa informācija"

Šo ziņojumu infrastruktūras pārvaldītājs sūta piekļūvi pieprasošajai personai, atbildot uz ceļa pieprasījumu, un tā galvenais saturs ir šāds:

- piekļūvi pieprasošā persona, kas pieprasa ceļu,
- ceļa došanās punkts: ceļa sākuma punkts,
- atiešanas laiks no ceļa sākuma punkta: laiks, kuram ceļš pieprasīts,
- ceļa beigu punkts: vilciena galamērķis uz pieprasītā ceļa,
- ierašanās laiks ceļa beigu punktā: laiks, kurā piedāvātajam vilcienam jāierodas galamērķī,
- pieprasītais brauciena posms,
- starpposma pieturas vai citi paredzēti punkti piedāvātajā ceļā, norādot ierašanās laiku un laiku, kurā vilciens atiet no starpposma punkta. Ja šis lauks nav aizpildīts, tas nozīmē, ka vilciens šajā punktā neapstājas,
- saskaņots un nepieciešamais vilciena aprīkojums/dati par brauciena posmu,
- vilciena maksimālais atļautais ātrums,
- maksimālais ātrums saskaņā ar konkrētām vilcienu vadības sistēmām (valsts un starptautiskām, piemēram, LZB, ETCS),
- katrai vilces vienībai: vilces līdzekļa kategorija, tehniskais variants,
- palīgvilces vienība (vilces līdzekļa kategorija, tehniskais variants),
- ritekļu vadības piekabvagens,
- kopējais garums,
- kopējā masa,
- maksimālā ass slodze,
- bruto masa uz metru,
- bremžu darbības efektivitāte (atspoguļo bremžu efektīvo bremzēšanas jaudu),

- bremžu veids (lai norādītu, vai tiek izmantota elektromagnētiskā bremze),
- konkrētas vilcienu vadības sistēmas (valsts un starptautiskas),
- avārijas bremzes bloķēšanas iekārta,
- radiosistēma (piemēram, GSM-R),
- īpaša krava,
- kravas gabarīts,
- citi tehniskie priekšnoteikumi, kas atšķiras no standarta izmēriem (piemēram, īpašs kravas gabarīts),
- vilciena kategorija,
- citi konkrēti dati, ko saskaņā ar vietējām vai valsts mēroga prasībām vajag ceļa pieprasījuma apstrādei,
- definīcijas darbībām, kas jāveic noteiktos maršruta starposma punktos,
- tā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma kods, kas atbild par vilciena kustību kārtējā brauciena posmā,
- tā infrastruktūras pārvaldītāja kods, kas atbild par vilcienu attiecīgajā brauciena posmā,
- attiecīgos gadījumos – tā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma un infrastruktūras pārvaldītāja kods, kas atbild par vilcienu nākamajā brauciena posmā.

Minētā procedūra un tajā izmantotā informācija atbilst vismaz ziņojumam "PathDetailsMessage" tehniskajā dokumentā

- B.30 (sk. III pielikumu).

Šajā pašā nolūkā turklāt var izmantot citus spēkā esošus standartus, ja iesaistītās personas ir noslēgušas īpašu līgumu, kas atļauj izmantot šos standartus.

4.2.17.3. Ziņojums "Ceļš nav pieejams"

Šo ziņojumu infrastruktūras pārvaldītājs nosūta pieprasošajai personai, atbildot uz ceļa pieprasījumu, ja ceļš nav pieejams:

- ceļā došanās punkts: vilciena atiešanas punkts uz ceļa,
- ceļa galamērķa punkts,
- atiešanas laiks no ceļa sākuma punkta: laiks, kuram ceļš pieprasīts,
- norāde, ka ceļš nav pieejams,
- iemesls, kāpēc ceļš nav pieejams.

Kopā ar šo ziņojumu, vai tiklīdz iespējams, infrastruktūras pārvaldītājs nosūta alternatīvu priekšlikumu (ziņojumu "Ceļa informācija"), nepieprasot no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma papildu pieprasījumu.

Minētā procedūra un tajā izmantotā informācija atbilst vismaz ziņojumam "PathNotAvailableMessage" tehniskajā dokumentā

- B.30 (sk. III pielikumu).

Šajā pašā nolūkā turklāt var izmantot citus spēkā esošus standartus, ja iesaistītās personas ir noslēgušas īpašu līgumu, kas atļauj izmantot šos standartus.

4.2.17.4. Ziņojums "Ceļš apstiprināts"

Piekļuvi pieprasošā persona, kas pieprasa ceļu, izmanto šo ziņojumu, lai rezervētu/apstiprinātu infrastruktūras pārvaldītāja piedāvāto ceļu:

- ceļa numurs, lai identificētu ceļu,
- ceļā došanās punkts: vilciena atiešanas punkts uz ceļa,
- ceļa galamērķa punkts,
- atiešanas laiks no ceļa sākuma punkta: laiks, kuram ceļš pieprasīts,
- ceļa beigu punkts: vilciena galamērķis uz pieprasītā ceļa,
- ierašanās laiks ceļa beigu punktā: laiks, kurā piedāvātajam vilcienam jāierodas galamērķī,
- norāde, ka piekļuvi pieprasošā persona pieņem piedāvāto ceļu.

Minētā procedūra un tajā izmantotā informācija atbilst vismaz ziņojumam "PathConfirmedMessage" tehniskajā dokumentā

- B.30 (sk. III pielikumu).

Šajā pašā nolūkā turklāt var izmantot citus spēkā esošus standartus, ja iesaistītās personas ir noslēgušas īpašu līgumu, kas atļauj izmantot šos standartus.

4.2.17.5. Ziņojums "Ceļa informācija noraidīta"

Piekļuvi pieprasošā persona, kas pieprasa ceļu, izmanto šo ziņojumu, lai noraidītu attiecīgā infrastruktūras pārvaldītāja piedāvāto ceļa informāciju:

- ceļa numurs, lai identificētu ceļu,
- norāde par ceļa informācijas noraidīšanu,
- iemesls, kāpēc piekļuvi pieprasošā persona atsakās no ceļa vai pieprasa izmaiņas,
- ceļā došanās punkts: vilciena atiešanas punkts uz ceļa,
- ceļa galamērķa punkts,
- atiešanas laiks no ceļa sākuma punkta: laiks, kuram ceļš pieprasīts,
- ceļa beigu punkts: vilciena galamērķis uz pieprasītā ceļa,
- ierašanās laiks ceļa beigu punktā: laiks, kurā piedāvātajam vilcienam jāierodas galamērķī.

Minētā procedūra un tajā izmantotā informācija atbilst vismaz ziņojumam "PathDetailsRefusedMessage" tehniskajā dokumentā

- B.30 (sk. III pielikumu).

Šajā pašā nolūkā turklāt var izmantot citus spēkā esošus standartus, ja iesaistītās personas ir noslēgušas īpašu līgumu, kas atļauj izmantot šos standartus.

4.2.17.6. Ziņojums "Ceļš anulēts"

Piekļuvi pieprasošā persona izmanto šo ziņojumu, lai anulētu rezervētu ceļu:

- ceļa numurs, lai identificētu ceļu,
- anulējamais brauciena posms,
- norāde par ceļa anulēšanu,
- sākotnējais ceļā došanās punkts: vilciena atiešanas punkts uz ceļa,
- ceļa galamērķa punkts,
- atiešanas laiks no sākotnējā ceļa sākuma punkta: laiks, kuram ceļš bija pieprasīts,
- sākotnējais ceļa beigu punkts: vilciena galamērķis uz pieprasīta ceļa,
- ierašanās laiks sākotnējā ceļa beigu punktā: laiks, kurā piedāvātajam vilcienam bija jāierodas galamērķī.

Minētā procedūra un tajā izmantotā informācija atbilst vismaz ziņojumam "PathCancelledMessage" tehniskajā dokumentā

- B.30 (sk. III pielikumu).

Šajā pašā nolūkā turklāt var izmantot citus spēkā esošus standartus, ja iesaistītās personas ir noslēgušas īpašu līgumu, kas atļauj izmantot šos standartus.

4.2.17.7. Ziņojums "Saņemšanas apstiprinājums"

Ar šo ziņojumu infrastruktūras pārvaldītāji un piekļuvi pieprasošās personas apmainās, ja vajadzīgo atbildi uz iepriekš minētajiem ziņojumiem nav iespējams sniegt piecās minūtēs:

- ziņojums "Saņemšanas apstiprinājums" norāda, ka tā sūtītājs ir saņēmis ziņojumu un saskaņā ar to attiecīgi rīkosies.

Minētā procedūra un tajā izmantotā informācija atbilst vismaz ziņojumam "ReceiptConfirmationMessage" tehniskajā dokumentā

- B.30 (sk. III pielikumu).

Šajā pašā nolūkā turklāt var izmantot citus spēkā esošus standartus, ja iesaistītās personas ir noslēgušas īpašu līgumu, kas atļauj izmantot šos standartus.

4.2.17.8. Ziņojums "Rezervētais ceļš vairs nav pieejams"

Infrastruktūras pārvaldītājs izmanto šo ziņojumu, lai paziņotu piekļuvi pieprasošajai personai, ka tās rezervētais ceļš vairs nav pieejams. Ceļš vairs nav pieejams svarīga iemesla, piemēram, ievērojama pakalpojumu pārtraukuma dēļ. Ziņojuma saturs:

- ceļa numurs,
- vilciena numurs iepļānotajam vilcienam, kuram ceļš vairs nav pieejams (ja infrastruktūras pārvaldītājam tas jau ir zināms),
- sākotnējais ceļā došanās punkts: vilciena atiešanas punkts uz ceļa,
- ceļa galamērķa punkts,
- atiešanas laiks no sākotnējā ceļa sākuma punkta: laiks, kuram ceļš bija pieprasīts,

- sākotnējais ceļa beigu punkts: vilciena galamērķis uz pieprasītā ceļa,
- ierašanās laiks sākotnējā ceļa beigu punktā: laiks, kurā piedāvātajam vilcienam bija jāierodas galamērķī,
- iemesla norāde.

Minētā procedūra un tajā izmantotā informācija atbilst vismaz ziņojumam "PathNotAvailableMessage" tehniskajā dokumentā

- B.30 (sk. III pielikumu).

Šajā pašā nolūkā turklāt var izmantot citus spēkā esošus standartus, ja iesaistītās personas ir noslēgušas īpašu līgumu, kas atļauj izmantot šos standartus.

4.2.18. *Ar šo SITS saistīto datu un informācijas kvalitāte*

4.2.18.1. *P r a s ī b a s*

Lai izpildītu šīs SITS prasības, šajā SITS attiecībā uz datu un informācijas kvalitāti piemēro šādus noteikumus.

Visas personas, kam adresēta šī SITS, atbild par to, lai citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem un trešām personām atbilstošā laikā būtu pieejami atjaunināti, saskaņoti, precīzi un pilnīgi dati atbilstošā formātā. Katrs dalībnieks, kam adresēta šī SITS, atbild par to, lai klientu (pasažieru), citu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, infrastruktūras pārvaldītāju un trešo personu zināšanai atbilstošā laikā tiktu publicēta atjaunināta, saskaņota, precīza un pilnīga atbilstoša saturs informācija.

Ja datus vai informāciju izmanto, lai vienlaikus izpildītu vairāku šīs SITS pamatparametru prasības, dalībnieki, kam adresēta šī SITS, nodrošina šiem pamatparametriem kopīgo datu un informācijas saskaņotu izmantošanu (piemēram, nodrošina i) kustības grafika un tarifu informācijas vai ii) tarifu un rezervēšanas informācijas saskaņotību).

Ja informāciju vai datus sniedz vairāki dalībnieki, kam adresēta šī SITS, šie dalībnieki kopīgi nodrošina, ka kopīgi sniegto datu vai informācijas daļas ir atjauninātas, saskaņotas, precīzas, pilnīgas un saderīgas (piemēram, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma A un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma B sniegtajai kustības grafika informācijai jābūt saskaņotai, lai nodrošinātu, ka tā ir saskaņota uz robežas, utt.).

Ja šīs SITS prasību izpildei izmanto atsaucē datus vai atsaucē informāciju, dalībnieki, kam adresēta šī SITS, garantē atsaucē datu vai atsaucē informācijas saskaņotību ar šīs SITS pamatparametros izmantotajiem datiem vai informāciju (piemēram, nodrošina i) atrašanās vietas atsaucē kodu un vilcienu kustības informācijas vai ii) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu atsaucē kodu un realizācijas informācijas saskaņotību, utt.).

To datu un informācijas kvalitātes līmenis, ko dalībnieki nodrošina saskaņā ar šo SITS, ļauj dalībniekiem, kuriem adresēta šī SITS, izsniegt biļetes, kā noteikts Regulas par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem 10. pantā.

To datu un informācijas kvalitātes līmenis, ko dalībnieki nodrošina saskaņā ar šo SITS, ļauj dalībniekiem, kuriem adresēta šī SITS, sniegt informāciju, kā noteikts Regulas par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem 10. pantā un II pielikumā.

4.2.19. *Dažādas atsaucē datnes un datu bāzes*

4.2.19.1. *A t s a u c e s d a t n e s*

Pasažieru vilcienu ekspluatācijai Eiropas tīklā visiem pakalpojumu sniedzējiem (infrastruktūras pārvaldītājiem, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, pilnvarotām trešām personām un staciju apsaimniekotājiem) jābūt pieejamām un sasniedzamām turpmāk minētajām atsaucē datnēm. Datiem vienmēr jāatspoguļo faktiskais statuss.

Eiropas Dzelzceļa aģentūra centralizēti glabā un uztur šādu atsaucē datu unikālos kodus:

- visu infrastruktūras pārvaldītāju, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, staciju apsaimniekotāju, pakalpojumu sniedzēju uzņēmumu kodēšanas atsaucē datne,
- atrašanās vietu kodēšanas atsaucē datne,
- visu pastāvošo vilcienu vadības sistēmu atsaucē datne,
- visu lokomotīvu tipu atsaucē datne,
- visu Eiropas tehniskās apkopes darbnīcu atsaucē datne,
- Eiropas rezervēšanas sistēmu atsaucē datne,
- kustības grafiku datu apmaiņas kodu atsaucē datne,
- tarifu datu apmaiņas kodu atsaucē datne,
- ziņojumu datu kopu katalogs,
- kodu saraksta direktorijs,
- citas datnes un kodu saraksti, kas vajadzīgi pielikumos norādīto tehnisko dokumentu izmantošanai (tos noteiks pirmajā posmā).

Ja atsaucē datni izmanto kopīgi ar TAF SITS, to izstrādā un izmanto pēc iespējas līdzīgi jau īstenotajai TAF SITS, lai panāktu optimālu sinerģiju.

4.2.19.2. Papildu prasības, kas attiecas uz datu bāzēm

Dažādažām datu bāzēm jāatbilst turpmāk uzskaitītajām papildu prasībām. Tās ir šādas.

1. Autentificēšana

Datu bāzei jānodrošina sistēmu lietotāju autentificēšana pirms piekļūšanas datu bāzei.

2. Drošība

Datu bāzei jāatbalsta drošības aspekti, t. i., jākontrolē piekļuve datu bāzei. Datu bāzes satura šifrēšanas iespēja nav nepieciešama.

3. AKII

Izvēlētai datu bāzei jāatbalsta AKII princips (atomitāte, konsekvence, izolācija, izturīgums).

4. Piekļuves kontrole

Datu bāzei jāļauj piekļūt datiem lietotājiem vai sistēmām, kam ir piešķirta atļauja. Piekļuves kontrole jāatbalsta līdz vienam datu ieraksta atribūtam. Datu bāzei jānodrošina konfigurējama, ar funkcijām pamatota piekļuves kontrole datu ierakstu ievadīšanai, atjaunināšanai vai dzēšanai.

5. Izsekošana

Datu bāzei jānodrošina visu datu bāzē veikto darbību reģistrēšana, lai varētu izsekot datu ierakstu informācijai (kas, ko un kad maina datu bāzes saturā).

6. Bloķēšanas stratēģija

Datu bāzei jānodrošina bloķēšanas stratēģija, kas ļauj piekļūt datiem arī laikā, kad citi lietotāji redīgē ierakstus.

7. Daudzpiekļuve

Datu bāzei jānodrošina, ka datiem vienlaicīgi var piekļūt vairāki lietotāji un sistēmas.

8. Uzticamība

Datu bāzes uzticamība nozīmē, ka tā nodrošina vajadzīgo pieejamību.

9. Pieejamība

Datu bāzei jābūt vajadzīgajam pieejamības līmenim, ņemot vērā datu un ekonomisko modeļu veidu, kuri uz to pamatojas.

10. Uzturamība

Datu bāzes uzturamība nozīmē, ka tā nodrošina vajadzīgo pieejamību.

11. Drošums

Pašas datu bāzes nav saistītas ar drošumu. Tāpēc drošuma aspekti nav būtiski. Lai izvairītos no pārpratumiem, tomēr jāatceras, ka dati, piemēram, nepareizi vai neatjaunināti dati, var ietekmēt vilcienu drošu ekspluatāciju.

12. Saderība

Datu bāzei jāatbalsta plaši atzīta datu manipulācijas valoda, piemēram, SQL vai XQL.

13. Importa iespēja

Datu bāze nodrošina iespēju, kas ļauj importēt formatētus datus, kurus var izmantot, lai aizpildītu datu bāzi manuālas ievades vietā.

14. Eksporta iespēja

Datu bāze nodrošina iespēju, kas pilnīgi vai daļēji ļauj eksportēt datu bāzes saturu kā formatētus datus.

15. Obligāti lauki

Datu bāzei jāatbalsta obligāti lauki, kas jāaizpilda, pirms attiecīgais ieraksts tiek apstiprināts kā datu bāzes ievade.

16. Ticamības pārbaudes

Datu bāzei jānodrošina konfigurējamas ticamības pārbaudes, pirms tiek apstiprināta datu ierakstu ievadīšana, atjaunināšana vai dzēšana.

17. Atbildes laiki

Datu bāzes atbildes laikiem jāļauj lietotājiem laicīgi ievadīt, atjaunināt vai dzēst datu ierakstus.

18. Veiktspējas aspekti

Atsauces datnes un datu bāzes rentabli atbalsta nepieciešamos vaicājumus, lai nodrošinātu visu to attiecīgo vilcienu braucieni efektīvu vadību, uz kuriem attiecas šis SITS noteikumi.

19. Atmiņas ietilpības aspekti

Datu bāze nodrošina attiecīgo datu glabāšanu par visiem pasažieru vagoniem un/vai tīklu. Jābūt iespējai palielināt atmiņas ietilpību ar vienkāršiem līdzekļiem (t. i., paplašinot atmiņas ietilpību un papildinot datoru skaitu). Atmiņas ietilpības palielināšana nedrīkst prasīt apakšsistēmas aizstāšanu.

20. Vēsturiski dati

Datu bāze nodrošina vēsturisku datu pārvaldību, ļaujot piekļūt datiem, kas jau ir pārsūtīti uz arhīvu.

21. Dublēšanas stratēģija

Jābūt dublēšanas stratēģijai, lai nodrošinātu iespēju veikt visa datu bāzes satura atkopšanu par laikposmu līdz 24 stundām.

22. Komerčiāli aspekti

Izmantotajai datu bāzes sistēmai jābūt tirdzniecībā brīvi pieejamam (*commercially off-the-shelf – COTS*) produktam vai publiski pieejamam (atklātā pirmkoda) programmatūrai.

23. Privātuma aizsardzības aspekti

Datu bāzei jāatbilst tās dalībvalsts privātuma politikas prasībām, kurā ir pakalpojumu sniedzēja uzņēmuma juridiskā adrese.

4.2.20. Dokumentu elektroniska pārsūtīšana

Šis nodaļas 4.2.21. iedaļā "Tīklošana un komunikācija" ir aprakstīts komunikācijas tīkls, kas jāizmanto datu apmaiņai. Šis tīkls un aprakstītā apstrādes drošība ļauj izmantot jebkura veida pārsūtīšanu tīklā, piemēram, e-pastu, datņu pārsūtīšanu (*FTP, HTTP*) utt. Informācijas apmaiņā iesaistītās personas var izlemt, kuru sūtīšanas veidu izvēlēties, dokumentu elektroniskai pārsūtīšanai izmantojot, piemēram, *FTP* protokolu.

4.2.21. Tīklošana un komunikācija

4.2.21.1. Vispārējā arhitektūra

Šī apakšsistēma laika gaitā pieredzēs lielas un sarežģītas dzelzceļu savstarpējas izmantojamības telemātikas kopienas attīstību un mijiedarbību – tūkstošiem dalībnieku (dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, infrastruktūras pārvaldītāji, trešās personas, piemēram, mazumtirgotāji un publiskas iestādes, utt.) konkurēs un/vai sadarbosies, lai apmierinātu tirgus vajadzības.

Tīkla un komunikācijas infrastruktūra, kas atbalsta šādu dzelzceļu savstarpējas izmantojamības kopienas, pamatojas uz kopēju informācijas apmaiņas arhitektūru, kuru pazīst un ir pieņēmuši visi kopienas dalībnieki.

Ierosinātā informācijas apmaiņas arhitektūra:

— ir paredzēta, lai saskaņotu nevienmērīgus informācijas modeļus, semantiski pārveidojot datus, ar kuriem notiek apmaiņa sistēmu starpā, un saskaņojot uzņēmējdarbības procesu un lietojumprogrammu līmeņa protokolu atšķirības,

— minimāli ietekmē pastāvošās IT arhitektūras, ko ieviesis katrs dalībnieks,

— aizsargā jau veiktos IT ieguldījumus.

Informācijas apmaiņas arhitektūra veicina galvenokārt vienādranga mijiedarbību starp visiem dalībniekiem un garantē dzelzceļu savstarpējas izmantojamības kopienas vispārējo integritāti un konsekveni, nodrošinot centralizētu pakalpojumu kopumu.

Vienādranga mijiedarbības modelis nodrošina vislabāko izmaksu sadali starp dažādajiem dalībniekiem, pamatojoties uz faktisko izmantojumu, un kopumā rada mazāk mērogojamības problēmu.

4.2.21.2. Tīkls

Tīkls nodrošina vajadzīgo drošības, redundances, informācijas plūsmu kontroles, statistikas rīku, joslas platuma palielināšanas, lietotāju piekļuves un efektīvas pārvaldības līmeni.

Ar tīklu šajā gadījumā saprot komunikācijas metodi un filozofiju, nevis fizisko tīklu.

Dzelzceļu savstarpējas izmantojamības pamatā ir kopēja informācijas apmaiņas arhitektūra, ko pazīst un ir pieņēmuši visi dalībnieki, tādējādi iedrošinot jaunpienācējus, jo īpaši klientus, un mazinot ienākšanas kavēkļus.

Vispirms dalībnieki centrālajā repozitorijā iegūst metainformāciju, piemēram, par tās vienādranga ierīces (dalībnieka) identitāti, kurā tiek glabāta informācija, vai verificē drošības akreditācijas datus. Tad iesaistīto dalībnieku starpā notiek vienādranga komunikācija.

4.2.21.3. Protokoli

Izstrādē drīkst izmantot tikai protokolus, kas pieder interneta protokolu komplektam (plaši pazīstami kā *TCP/IP*, *UDP/IP* utt.).

4.2.21.4. Drošība

Papildus tīkla līmenī garantētajam drošības līmenim (sk. 4.2.21.2. iedaļu "Tīkls") attiecībā uz sensitīviem datiem ir iespējams panākt papildu drošības līmeni, izmantojot šifrēšanas, sertificēšanas shēmas un VPN tehnoloģiju kombināciju.

4.2.21.5. Šifrēšana

Datu pārraidīšanai un glabāšanai atkarībā no uzņēmējdarbības prasībām var izmantot vai nu asimetrisku, vai simetrisku šifrēšanu. Šajā nolūkā jānodrošina publisko atslēgu infrastruktūra (PAI).

4.2.21.6. Centrālais repozitorijs

Centrālajam repozitorijam jāspēj veikt darbības, kas attiecas uz:

- metadatiem – strukturētiem datiem, kuri apraksta ziņojumu saturu,
- elektronisku adrešu sarakstu, ko dalībnieki, kuriem adresēta šī SITS, ļauj izmantot citiem dalībniekiem informācijas vai datu iegūšanai saskaņā ar šīs SITS noteikumiem,
- šifrēšanu,
- autentificēšanu,
- direktoriju ("tālrunu katalogu") – tas ietver visu nepieciešamo informāciju par ziņojumu un datu apmaiņas dalībniekiem.

Ja centrālo repozitoriju izmanto kopīgi ar TAF SITS, to izstrādā un pārveido pēc iespējas līdzīgi jau īstenotajai TAF SITS, lai panāktu optimālu sinerģiju.

4.2.21.7. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu (DPU)/infrastruktūras pārvaldītāju (IP) komunikācijas kopējā saskarne

Kopējā saskarne ir obligāta katram dalībniekam, lai pievienotos dzelzceļu savstarpējas izmantojamības kopienai.

Kopējai saskarnei jāspēj veikt darbības, kas attiecas uz:

- izejošo ziņojumu formatēšanu atbilstoši metadatiem,
- izejošo ziņojumu parakstīšanu un šifrēšanu,
- izejošo ziņojumu adresēšanu,
- ienākošo ziņojumu autentiskuma pārbaudi,
- ienākošo ziņojumu atšifrēšanu,
- ienākošo ziņojumu atbilstības pārbaudēm atbilstoši metadatiem,
- vienoto kopīgo piekļuvi dažādām datu bāzēm.

Katrai kopējās saskarnes instancei ir piekļuve visiem datiem, kas saskaņā ar šo SITS nepieciešami katram dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, infrastruktūras pārvaldītājam utt., neatkarīgi no tā, vai attiecīgās datu bāzes ir centrālas vai individuālas. Pamatojoties uz ienākošo ziņojumu autentiskuma pārbaudes rezultātiem, var ieviest prasību minimumam atbilstošu ziņojumu apstiprināšanas līmeni:

i) pozitīvs rezultāts – nosūtīt *ACK*;

ii) negatīvs rezultāts – nosūtīt *NACK*.

Kopējā saskarne izmanto centrālā repozitorija informāciju, lai veiktu iepriekšminētos uzdevumus.

Ja dalībnieks ievieš centrālā repozitorija lokālu "spoguļi", šim dalībniekam ar saviem līdzekļiem jānodrošina, ka lokālais "spoguļis" ir precīza un atjaunināta centrālā repozitorija kopija.

Ja kopējo saskarni izmanto kopīgi ar *TAF SITS*, to izstrādā un pārveido pēc iespējas līdzīgi jau īstenotajai *TAF SITS*, lai panāktu optimālu sinerģiju.

4.2.22. Savienojumu pārvaldība ar citiem transporta veidiem

Lai pārvaldītu savienojumus ar citiem transporta veidiem, informācijas sniegšanai un informācijas apmaiņai ar citiem transporta veidiem jāpiemēro šādi standarti:

— kustības grafiku informācijas apmaiņai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un citu transporta veidu starpā piemēro standarta EN 12896 (*Transmodel*) un EN TC 278 WI 00278207 (*IFOPT – Identification of Fixed Objects in Public transport*/Nekustīgu objektu identificēšana sabiedriskajā transportā) normas,

— apmaiņai ar konkrētiem kustības grafiku datiem piemēro XML tehniskos standartus un protokolus, kuru pamatā ir *Transmodel*, – jo īpaši standarta EN 15531 (*SIRI*) normas, lai apmainītos ar reālā laika kustības grafiku datiem, un standarta EN TC 278 WI 00278207 (*IFOPT*) normas, lai apmainītos ar pieturu/staciju datiem,

— tarifu datu apmaiņas standarts pagaidām ir atklāts punkts (sk. II pielikumu "Atklāto punktu saraksts").

4.3. **Saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas**

Turpmākajās iedaļās aprakstītas pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmas saskarnes ar citām apakšsistēmām, raugoties no tehniskās saderības viedokļa.

4.3.1. *Saskarnes ar ritošā sastāva apakšsistēmu*

1. tabula

Saskarnes ar ritošā sastāva apakšsistēmu

Saskarne	Atsauce uz pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu SITS	Atsauce uz ritošā sastāva SITS
Vilcienos uzstādītās displeju ierīces	4.2.13. Ritekļu zonā sniedzamās informācijas apstrāde	4.2.5. Informācija pasažieriem (<i>PRM</i>)
Automātiskie balss paziņojumi	4.2.13. Ritekļu zonā sniedzamās informācijas apstrāde	4.2.5. Informācija pasažieriem (<i>PRM</i>) 4.2.5.2. Skaļruņu sakaru sistēma

4.3.2. *Saskarnes ar kravas pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmu*

2. tabula

Saskarnes ar kravas pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmu

Saskarne	Atsauce uz pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu SITS	Atsauce uz parasto dzelzceļu sistēmas kravas pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu SITS
Vilciens gatavs	4.2.14.1. Ziņojums "Vilciens gatavs" visiem vilcieniem	4.2.3.5. Ziņojums "Vilciens gatavs"
Vilciena kustības prognoze	4.2.15.2. Ziņojums "Vilciena kustības prognoze" visiem vilcieniem	4.2.4.2. Vilciena kustības prognozes ziņojums
Vilciena kustības informācija	4.2.15.1. Ziņojums "Vilciena kustības informācija" visiem vilcieniem	4.2.4.3. Vilciena kustības informācijas ziņojums
Ziņojums "Vilciena kustības pārtraukums", ko sūta uz DPU	4.2.16.2. Ziņojums "Vilciena kustības pārtraukums" visiem vilcieniem	4.2.5.2. Vilciena kustības pārtraukuma ziņojums
Īstermiņa kustības grafiku datu apstrāde	4.2.17. Īstermiņa kustības grafiku datu apstrāde par vilcieniem	4.2.2. Ceļa pieprasījums
Kopējā saskarne	4.2.21.7. DPU/IP komunikācijas kopējā saskarne	4.2.14.7. DPU/IP komunikācijas kopējā saskarne
Centrālais repozitorijs	4.2.21.6. Centrālais repozitorijs	4.2.14.6. Centrālais repozitorijs
Atsauces datnes	4.2.19.1. Atsauces datnes	4.2.12.1. Atsauces datnes

4.4. **Ekspluatācijas noteikumi**

Ņemot vērā 3. nodaļā izklāstītās pamatprasības, ekspluatācijas noteikumi, kas īpaši attiecas uz šajā SITS aprakstīto apakšsistēmu, ir šādi.

4.4.1. *Datu kvalitāte*

Lai nodrošinātu datu kvalitāti, katra SITS ziņojuma autors atbild par ziņojuma datu satura pareizību ziņojuma nosūtīšanas laikā. Ja datu kvalitātes nodrošināšanai ir pieejami pirmdati no šajā SITS paredzētām datu bāzēm, datu kvalitātes nodrošināšanai jāizmanto šajās datu bāzēs iekļautie dati.

Ja šajā SITS paredzētajās datu bāzēs nav pieejami datu kvalitātes nodrošināšanai vajadzīgie pirmdati, ziņojuma autoram jāveic datu kvalitātes nodrošināšanas pārbaude, izmantojot savus resursus.

Datu kvalitātes nodrošināšana ietver salīdzinājumu ar datiem no šajā SITS paredzētām datu bāzēm, kā minēts iepriekš, un attiecīgos gadījumos loģiskas pārbaudes, lai nodrošinātu datu un ziņojumu laicīgumu un nepārtrauktību.

Dati ir kvalitatīvi, ja tie ir piemēroti to paredzētajiem lietojumiem, un tas nozīmē, ka

— tie ir bez kļūdām— pieejami, precīzi, laicīgi, pilnīgi, saskanīgi ar citiem avotiem utt.,

— tiem piemīt vajadzīgās iezīmes— dati ir būtiski, visaptveroši, pienācīgi detalizēti, viegli lasāmi, viegli skaidrojami utt.

Datu kvalitāti galvenokārt raksturo:

— precizitāte,

— pilnīgums,

— konsekvence,

— laicīgums.

Precizitāte

Vajadzīgā informācija (dati) jāiegūst pēc iespējas ekonomiskāk. To var panākt vienīgi tad, ja pirmdatus – ja iespējams – ieraksta tikai vienu reizi. Tāpēc pirmdati jāievada sistēmā, lai tie būtu pēc iespējas tuvāki to avotam un lai tos varētu pilnīgi integrēt turpmākās apstrādes darbībās.

Pilnīgums

Pirms ziņojumu izsūtīšanas jāpārbauda to pilnīgums un sintakse, izmantojot metadatus. Tā var izvairīties arī no nevajadzīgas informācijas plūsmas tīklā.

Izmantojot metadatus, jāpārbauda arī visu ienākošo ziņojumu pilnīgums.

Konsekvence

Lai garantētu konsekvenci, jāievieš darbības noteikumi. Jāizvairās no divkārša ieraksta un skaidri jāidentificē datu īpašnieks.

Šo darbības noteikumu ieviešanas veids ir atkarīgs no noteikumu sarežģītības. Vienkāršiem noteikumiem datu bāzes ierobežojumi un palāide ir pietiekami. Sarežģītāku noteikumu gadījumā, kad vajag datus no dažādām tabulām, jāveic validēšanas procedūras, ar kurām pārbauda datu versijas konsekvenci, pirms tiek ģenerēti saskarnes dati un sāk darboties jaunā datu versija. Jānodrošina pārraidīto datu apstiprināšana saskaņā ar izpildāmajiem darbības noteikumiem.

Laicīgums

Informācijas nodrošināšana tieši laikā ir būtiska. Ciktāl datu glabāšanas vai ziņojuma nosūtīšanas palāide tiek vadīta tieši no IT sistēmas, pamatojoties uz notikumiem, laicīguma nodrošināšana nesagādā grūtības, ja sistēma ir pienācīgi projektēta un atbilst darbības procesu vajadzībām. Tomēr vairumā gadījumu ziņojuma sūtīšanu ierosina operators, vai sūtīšanas pamatā ir vismaz operatora veikta papildu ievade. Lai izpildītu laicīguma prasības, dati jāatjaunina pēc iespējas drīzāk arī tādēļ, lai garantētu, ka tad, kad sistēma ziņojumus automātiski izsūtīs, to faktiskais datu saturs būs aktuāls.

Atbildes laiks uz vaicājumiem attiecībā uz dažādām lietojumprogrammām un lietotāju veidiem jāparedz sīki izstrādātajās IT specifikācijās. Visus datu atjauninājumus un apmaiņu veic pēc iespējas drīzāk.

Datu kvalitātes metrika

Sīki izstrādātajās IT specifikācijās nosaka atbilstošo procentuālo daļu:

- datu pilnīgumam (tādu datu lauku procentuālā daļa, kuros ir ievadītas vērtības) un datu konsekvencei (saskanīgu vērtību procentuālā daļa tabulās/datnēs/ierakstos),
- datu laicīgumam (tādu datu procentuālā daļa, kas pieejami noteiktā atskaites laikposmā),
- vajadzīgajai precizitātei (tādu uzglabāto vērtību procentuālā daļa, kas ir pareizas, salīdzinot ar faktisko vērtību).

4.4.2. Centrālā repozitorija apkalpošana

Centrālā repozitorija funkcijas ir noteiktas 4.2.21.6. iedaļā "Centrālais repozitorijs". Lai nodrošinātu datu kvalitāti, struktūru, kas apkalpo centrālo repozitoriju, atbild par metadatu un direktorija atjaunināšanu un kvalitāti, kā arī par piekļuves kontroles administrēšanu. Metadatu kvalitāte, t. i., to pilnīgums, konsekvence, laicīgums un precizitāte, nodrošina pienācīgu funkciju izpildi saskaņā ar šo SITS.

4.5. Tehniskās apkopes noteikumi

Ņemot vērā 3. nodaļā izklāstītās pamatprasības, tehniskās apkopes noteikumi, kas īpaši attiecas uz šajā SITS aprakstīto apakšsistēmu, ir šādi.

Transporta pakalpojumu kvalitāte jāgarantē arī datu bojājuma vai datu apstrādes iekārtu pilnīgas vai daļējas atteices gadījumā. Tāpēc ieteicams uzstādīt dublētās sistēmas vai datorus ar īpaši augstu uzticamības pakāpi, kuru nepārtraukta darbība nodrošināta arī tehniskās apkopes laikā.

Tehniskās apkopes aspekti attiecībā uz dažādām datu bāzēm minēti 4.2.19.2. iedaļas "Papildu prasības, kas attiecas uz datu bāzēm" 10. un 21. punktā.

4.6. **Profesionālā kvalifikācija**

Apakšsistēmas ekspluatācijai un tehniskajai apkopei un šīs SITS īstenošanai vajadzīgā personāla profesionālā kvalifikācija ir šāda.

Šīs SITS īstenošanai nevajag pilnīgi jaunu sistēmu, t. i., jaunu datoru aparatūru, programmatūru un personālu. Šīs SITS prasību īstenošanas rezultāts ir vienīgi tās ekspluatācijas izmaiņas, jauninājumi un funkcionālā paplašināšana, ko nodrošina pašreizējais personāls. Tāpēc nav citu prasību papildus spēkā esošajiem valstu un Eiropas noteikumiem par profesionālo kvalifikāciju.

Ja nepieciešama personāla papildu apmācība, tai nebūtu jāaprobežojas tikai ar iekārtu ekspluatācijas apguvi. Darbiniekiem jāzina un jāsaprot, kāda ir viņu konkrētā loma kopējā transporta procesā. Personālam jo īpaši jāapzinās prasība uzturēt augstu darba izpildes līmeni, jo tas ir izšķirošs faktors, lai nodrošinātu turpmākos posmos apstrādājamās informācijas uzticamību.

Vilcienu sastāvu veidošanai un ekspluatācijai vajadzīgā profesionālā kvalifikācija ir noteikta satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS.

4.7. **Veselības aizsardzības un darba drošības nosacījumi**

Attiecīgās apakšsistēmas ekspluatācijai un tehniskajai apkopei un šīs SITS īstenošanai vajadzīgie personāla veselības aizsardzības un darba drošības nosacījumi ir šādi.

Nav citu prasību papildus spēkā esošajiem valstu un ES veselības aizsardzības un darba drošības noteikumiem.

4.8. **Apstiprināto ritekļu tipu reģistrs un infrastruktūras reģistrs**

Saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 34. panta 1. punktu "Aģentūra izveido un uztur tādu ritekļu tipu reģistru, kuru ekspluatāciju Kopienas dzelzceļa tīklā apstiprinājušas dalībvalstis". Saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 35. panta 1. punktu "katra dalībvalsts nodrošina, ka [...] publicē un papildina infrastruktūras reģistru".

Sakarā ar šo reģistru ikgadēju atjaunināšanu un publicēšanu tie nav izmantojami pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmā. Tāpēc šī SITS uz šiem reģistriem neattiecas.

5. SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS KOMONENTI

5.1. **Definīcija**

Saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 2. panta f) apakšpunktu "savstarpējas izmantojamības komponenti" ir jebkura atsevišķa detaļa, detaļu grupa, iekārtas mezgla daļa vai vesels mezgls, kas iekļauts vai paredzēts iekļaušanai apakšsistēmā un no kura tieši vai netieši ir atkarīga dzelzceļu sistēmas savstarpēja izmantojamība. Jēdziens "komponents" aptver gan materiālas, gan nemateriālas lietas, piemēram, programmatūru".

5.2. **Komponentu saraksts**

Uz savstarpējas izmantojamības komponentiem attiecas Direktīvas 2008/57/EK attiecīgie noteikumi.

Pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmai nav noteikti savstarpējas izmantojamības komponenti.

Šīs SITS prasību izpildei vajag tikai standarta IT iekārtas bez konkrētiem savstarpējas izmantojamības aspektiem dzelzceļa vidē. Tas attiecas tiklab uz izmantojamo datoru aparatūru, kā uz standarta programmatūru, piemēram, operētājsistēmu un datu bāzēm. Lietojumprogrammatūra ir individuāla katram lietotājam, un to var pielāgot un uzlabot atbilstoši indivīda faktiskajai funkcionalitātei un vajadzībām. Piedāvātajā lietojumprogrammu integrācijas arhitektūrā pieņem, ka lietojumprogrammām varētu nebūt viens un tas pats iekšējais informācijas modelis. Lietojumprogrammu integrāciju definē kā procesu, kas liek neatkarīgi projektētām lietojumprogrammu sistēmām darboties kopā.

5.3. Komponentu veiktspēja un specifikācijas

Neattiecas uz pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu SITS, sk. 5.2. iedaļu.

6. KOMPONENTU ATBILSTĪBAS UN/VAI PIEMĒROTĪBAS LIETOŠANAI NOVĒRTĒŠANA UN APAKŠSISTĒMAS VERIFIKĀCIJA**6.1. Savstarpējas izmantojamības komponenti****6.1.1. Novērtēšanas procedūras**

Neattiecas uz pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu SITS.

6.1.2. Modulis

Neattiecas uz pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu SITS.

6.2. Pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēma

Saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK II pielikumu apakšsistēmas ir iedalītas strukturālās un funkcionālās apakšsistēmās. Atbilstības novērtējums ir obligāts strukturālajām SITS. Pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēma ir iekļauta funkcionālajā iedalījumā, un šajā SITS nav noteikts neviens atbilstības novērtējuma modulis.

7. ĪSTENOŠANA**7.1. Ievads**

Šī SITS attiecas uz pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmu. Saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK II pielikumu šī ir funkcionāla apakšsistēma. Tāpēc tās piemērošana nav saistīta ar jaunas, atjauninātas vai modernizētas apakšsistēmas jēdzienu, kā tas parasti ir strukturālo apakšsistēmu SITS gadījumā, ja vien tas šajā SITS nav konkrēti norādīts.

Šo SITS īsteno pakāpeniski:

— pirmais posms – sāki izstrādātas IT specifikācijas, pārvaldības apraksts un ģenerālplāns,

— otrais posms – izstrāde,

— trešais posms – ieviešana.

7.2. Pirmais posms – sāki izstrādātas IT specifikācijas, pārvaldības apraksts un ģenerālplāns

Pirmajā posmā izvirzīti trīs mērķi.

1. Definēt datu apmaiņas sistēmu (turpmāk "sistēma"), ko veido kopīgi komponenti un savstarpēji saistītas ieinteresēto personu informācijas un komunikācijas sistēmas un kas spēj nodrošināt šīs regulas prasību izpildi.

2. Apstiprināt šo sistēmu no tehniskas un ekonomiskas iespējamības viedokļa.

3. Izstrādāt rīcības plānu, nosakot pasākumus, kas atzīti par vajadzīgiem, lai sistēmu īstenotu, tostarp atbilstošus atskaites punktus, kuri Komisijai, Eiropas Dzelzceļa aģentūrai, dalībvalstīm un attiecīgajām ieinteresētajām personām palīdzētu uzraudzīt sistēmas īstenošanas gaitu.

7.2.1. Projekta pārvaldība pirmajā posmā

Vēlākais vienu mēnesi pēc šīs regulas publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī Komisija izveido koordinācijas komiteju, kurā darbojas:

— Regulas (EK) Nr. 881/2004 3. panta 2. punktā minētās dzelzceļa nozares pārstāvniecības iestādes, kas darbojas Eiropas mērogā (turpmāk "dzelzceļa nozares pārstāvniecības iestādes"),

- biļešu pārdevēju pārstāvis,
- Eiropas pasažieru pārstāvis,
- Eiropas Dzelzceļa aģentūra, un
- Komisija.

Koordinācijas komitejas līdzpriekšsēdētāji ir a) Komisijas pārstāvis un b) dzelzceļa nozares pārstāvniecības iestāžu izvirzīta persona. Komisija, kam palīdz koordinācijas komitejas locekļi, izstrādā koordinācijas komitejas reglamentu, par kuru koordinācijas komiteja vienojas. Pieņemtie lēmumi ir pārredzami, un tiem ir pievienots rūpīgi izstrādāts tehnisks un ekonomisks pamatojums.

Koordinācijas komitejas locekļi var ierosināt, lai koordinācijas komitejas darbā novērotāju statusā piedalītos citas organizācijas, ja tam ir pamatoti tehniski un organizatoriski iemesli.

7.2.2. Lomas un pienākumi

7.2.2.1. Ieinteresētās personas

1. Projekta grupa, kuru izveido dzelzceļa nozares pārstāvniecības iestādes un kuras darbā piedalās biļešu pārdevēju pārstāvis, sagatavo sīki izstrādātas IT specifikācijas, pārvaldības aprakstu un ģenerālplānu, pamatojoties uz darba programmu, ko apstiprina koordinācijas komiteja.
2. Projekta grupa izveido vajadzīgās darba grupas, uzaicinot ekspertus no Eiropas Dzelzceļa aģentūras, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, infrastruktūras pārvaldītāju, staciju apsaimniekotāju, biļešu pārdevēju darbinieku pārstāvju un pasažieru pārstāvju vidus.
3. Projekta grupa vada projektu pārredzami, un visi projekta grupas un tās darba grupu protokoli, dokumenti un rezultāti ir pastāvīgi un pilnīgi pieejami Komisijai un Eiropas Dzelzceļa aģentūrai.
4. Projekta grupa sūta koordinācijas komitejai ikmēneša progresu ziņojumus un pilnīgi ievēro koordinācijas komitejas lēmumus. Koordinācijas komiteja apstiprina progresu ziņojumu struktūru un saturu projekta sākuma sanāksmē.
5. Projekta grupa sniedz informāciju dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem, staciju apsaimniekotājiem, biļešu pārdevējiem un pasažieru pārstāvjiem un konsultē tos. Tā pievērš īpašu uzmanību maziem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas nav dzelzceļa nozares pārstāvniecības iestāžu dalībnieki, informē un konsultē tos.
6. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, infrastruktūras pārvaldītāji, staciju apsaimniekotāji, biļešu pārdevēji un pasažieru pārstāvji atbalsta projektu, pēc projekta grupas pieprasījuma sniedzot informāciju un funkcionālus un tehniskus ekspertu atzinumus.

7.2.2.2. Eiropas Dzelzceļa aģentūra

1. Eiropas Dzelzceļa aģentūra uzrauga un novērtē sīki izstrādāto IT specifikāciju, pārvaldības apraksta un ģenerālplāna izstrādi, lai noteiktu, vai ir sasniegti izvirzītie mērķi.
2. Eiropas Dzelzceļa aģentūra sniedz Komisijai ieteikumu par sīki izstrādātajām IT specifikācijām, pārvaldības aprakstu un ģenerālplānu.

7.2.2.3. Komisija

1. Komisija iepazīstina projekta grupu ar projektā iesaistāmo struktūru sarakstu.

2. Pēc sīki izstrādāto IT specifikāciju, pārvaldības apraksta un ģenerālplāna saņemšanas Komisija tos novērtē, pamatojoties uz Eiropas Dzelzceļa aģentūras ieteikumu, un, ņemot vērā šo novērtējumu, veic pašreizējās SITS grozīšanai vajadzīgos pasākumus.
3. Komisija pastāvīgi informēs dalībvalstis ar tās komitejas palīdzību, kura izveidota saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 29. panta 1. punktu.

7.2.3. Rezultāti

Sīki izstrādātās IT specifikācijās apraksta sistēmu, skaidri un viennozīmīgi norādot, kā sistēma izpilda TAP SITS prasības. Izstrādājot specifikācijas, jāveic to attiecīgo tehnisko, ekspluatācijas, ekonomisko un institucionālo jautājumu sistemātiska analīze, kas ir TAP SITS īstenošanas procesa pamatā. Tāpēc sasniedzamie rezultāti cita starpā ir šādi.

1. Funkcionālas, tehniskas un darbības specifikācijas, saistītie dati, prasības, kas attiecas uz saskarnēm, drošības un kvalitātes prasības.
2. Sistēmas vispārējās arhitektūras pamatprincipu izklāsts. Tajā apraksta vajadzīgo komponentu mijiedarbību un saderību. Tā pamatā ir to sistēmas konfigurāciju analīze, kurās ir iespējams integrēt mantotās IT iekārtas, nodrošinot vajadzīgo funkcionalitāti un darbību.

Ģenerālplānā iekļauj šādus aspektus.

1. Sistēmas īstenošanai vajadzīgo pasākumu apzināšana.
2. Migrācijas plāns, kurā norāda posmu kopumu, kas veicina taustāmu un pārbaudāmu starpposma rezultātu sasniegšanu, pārejot no ieinteresēto personu pašreizējās informācijas un komunikācijas sistēmu struktūras uz jauno sistēmu.
3. Sīki izstrādāts atskaites punktu plāns.
4. Ģenerālplāna svarīgāko posmu riska novērtējums.
5. Ar sistēmas ieviešanu un ekspluatāciju saistīto dzīves cikla kopējo izmaksu novērtējums kopā ar turpmāku ieguldījumu plānu un attiecīgo rentabilitātes analīzi.

Pārvaldības apraksts ietver atbilstošu pārvaldības struktūru, metožu un procedūru apzināšanu, lai atbalstītu sistēmas izstrādi un validāciju, tās turpmāko ieviešanu, praktisko ekspluatāciju un pārvaldību tās dzīves cikla laikā (tostarp iesaistīto personu strīdu risināšanu saskaņā ar šīs SITS noteikumiem).

7.2.4. Atskaites punkti

1. Vēlākais divus mēnešus pēc šīs regulas publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* notiek projekta grupas un koordinācijas komitejas projekta sākuma sanāksme:
 - a) projekta sākuma sanāksmē projekta grupa iepazīstina ar projekta aprakstu un projekta darba programmu, tostarp darba grafiku. Projekta aprakstā ir skaidrota svarīgākā informācija par uzdevumiem, projekta organizāciju, lomām un pienākumiem un projekta īstenošanas metodi, tostarp par konsultēšanos ar visām ieinteresētajām personām un šo personu informēšanu;
 - b) projekta sākuma sanāksmē projekta grupa un koordinācijas komiteja apspriežas un vienojas par starpposma ziņojuma un 7.2.2.1. iedaļā minētā ikmēneša progresu ziņojuma saturu un detalizētības pakāpi.

2. Projekta grupa iesniedz koordinācijas komitejai starpposma ziņojumu vēlākais piecus mēnešus pēc projekta sākuma sanāksmes.
3. Rezultātus Komisijai un Eiropas Dzelzceļa aģentūrai iesniedz vēlākais desmit mēnešus pēc projekta sākuma sanāksmes.
4. Eiropas Dzelzceļa aģentūra sniedz Komisijai ieteikumu par iesniegtajiem rezultātiem vēlākais divus mēnešus pēc to saņemšanas.

7.3. Otrais posms – izstrāde

Pēc šīs SITS grozīšanas visi attiecīgie dalībnieki izstrādā sistēmu.

7.4. Trešais posms – ieviešana

Pēc šīs SITS grozīšanas visi attiecīgie dalībnieki ievieš sistēmu.

7.5. Izmaiņu pārvaldība

7.5.1. Izmaiņu pārvaldības process

Izstrādā izmaiņu pārvaldības procedūras, lai nodrošinātu pienācīgu izmaiņu rentabilitātes analīzi un izmaiņas ieviestu kontrolēti. Šīs procedūras, ko nosaka, ievieš, atbalsta un pārvalda Eiropas Dzelzceļa aģentūra, ir šādas:

- to tehnisko ierobežojumu apzināšana, kas nosaka vajadzību pēc izmaiņām,
- paziņojums par to, kurš uzņemas atbildību par izmaiņu ieviešanas procedūrām,
- ieviešamo izmaiņu validācijas procedūra,
- izmaiņu pārvaldības, paziņošanas, migrācijas un ieviešanas politika,
- atbildības noteikšana par sīki izstrādāto specifikāciju pārvaldību, kā arī par to kvalitātes nodrošināšanu un konfigurācijas pārvaldību.

Izmaiņu kontroles padomē darbojas Eiropas Dzelzceļa aģentūra, dzelzceļa nozares pārstāvniecības iestādes, biļešu pārdevēju pārstāvniecības struktūra, pasažieru pārstāvniecības struktūra un dalībvalstis. Šāda pušu apvienība nodrošina pareizu izpratni par veicamajām izmaiņām un to nozīmes pilnīgu novērtējumu. Gala rezultātā izmaiņu kontroles padome darbosies Eiropas Dzelzceļa aģentūras uzraudzībā.

7.5.2. Īpašs izmaiņu pārvaldības process attiecībā uz tehniskajiem dokumentiem, ko publicē Eiropas Dzelzceļa aģentūra

Šīs SITS 4. nodaļā minētie un šīs regulas III pielikuma sarakstā iekļautie tehniskie dokumenti (izņemot ar atklātajiem punktiem saistītos standartus) ir tehniski dokumenti, ko saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 5. panta 8. punktu publicē Eiropas Dzelzceļa aģentūra.

Šo tehnisko dokumentu izmaiņu pārvaldības procesu nosaka Eiropas Dzelzceļa aģentūra saskaņā ar šādiem kritērijiem.

1. Izmaiņu pieprasījumus, kas ietelmē tehniskos dokumentus, iesniedz ar valsts drošības iestāžu (VDI), Regulas (EK) Nr. 881/2004 3. panta 2. punktā minēto dzelzceļa nozares Eiropas līmeņa pārstāvniecības iestāžu, biļešu pārdevēju pārstāvja vai tās struktūras starpniecību, kas sākotnēji izstrādājusi specifikācijas, kuras bija spēkā pirms tehnisko dokumentu pieņemšanas.
2. Eiropas Dzelzceļa aģentūra pieņem un uzglabā izmaiņu pieprasījumus.

3. Eiropas Dzelzceļa aģentūra ar izmaiņu pieprasījumiem iepazīstina attiecīgo Aģentūras darba grupu, kas tos izvērtē un sagatavo priekšlikumu, kuram vajadzības gadījumā pievieno ekonomisku novērtējumu.
 4. Tad Eiropas Dzelzceļa aģentūra ar izmaiņu pieprasījumu un saistīto priekšlikumu iepazīstina izmaiņu kontroles padomi, kas izmaiņu pieprasījumu vai nu apstiprina, vai neapstiprina, vai atliek.
 5. Ja izmaiņu pieprasījumu neapstiprina, Eiropas Dzelzceļa aģentūra nosūta pieprasījuma iesniedzējam noraidījuma iemeslu vai pieprasa papildu informāciju par izmaiņu pieprasījuma projektu.
 6. Ja izmaiņu pieprasījumu apstiprina, tehniskajā dokumentā veic grozījumus.
 7. Pirms grozītā tehniskā dokumenta publicēšanas to kopā ar izmaiņu pieprasījumu un tā ekonomisko novērtējumu nosūta Komisijai.
 8. Komisija informē dalībvalstis ar tās komitejas starpniecību, kas izveidota saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 29. panta 1. punktu.
 9. Tehniskā dokumenta jauno versiju un apstiprināto izmaiņu pieprasījumu publicē Eiropas Dzelzceļa aģentūras tīmekļa vietnē.
- Ja izmaiņu kontroles pārvaldība ietekmē elementus, ko izmanto kopīgi ar TAF SITS, izmaiņas ievieš pēc iespējas līdzīgi jau īstenotajai TAF SITS, lai panāktu optimālu sinerģiju.

7.6. Īpaši gadījumi

7.6.1. Ievads

Turpmāk norādītajos īpašajos gadījumos ir atļauts piemērot šādus īpašus noteikumus:

- a) "P" gadījumi: pastāvīgi gadījumi;
- b) "T" gadījumi: pagaidu gadījumi, kad atbilstību mērķsisēmā ieteicams panākt līdz 2020. gadam (šāds mērķis izvirzīts Eiropas Parlamenta un Padomes 1996. gada 23. jūlija Lēmumā Nr. 1692/96/EK par Kopienas pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai⁽¹⁾), kurā grozījumi izdarīti ar Lēmumu Nr. 884/2004/EK⁽²⁾).

7.6.2. Īpašu gadījumu saraksts

Attiecībā uz šo SITS īpaši gadījumi nav norādīti.

8. GLOSĀRIJS

Glosārijā sniegtās definīcijas attiecas uz terminu izmantojumu šajā SITS.

Termins	Apraksts
Piekļuvi pieprasošā persona (<i>Access party</i>)	Vai nu licencēts dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmums, vai – saskaņā ar katras dalībvalsts pilnvarojumu – cita persona, kam ir komerciāla vai ar sabiedriskiem pakalpojumiem saistīta interese iegūt vilcienu ceļu kustības grafikā, lai savā teritorijā sniegtu dzelzceļa pakalpojumus. Šādas pilnvarotas personas var būt publiskas iestādes vai citas personas, kam ir piekļuves līgumi, vai šādu personu starptautiska grupa, ko sauc arī par pretendentu grupu vai piekļuvi pieprasošo personu grupu

⁽¹⁾ OV L 228, 9.9.1996., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 167, 30.4.2004., 1. lpp.

Termins	Apraksts
AKII (ACID)	<p>Atomitāte, konsekvence, izolācija, izturīgums</p> <p>Tie ir četri galvenie atribūti, kas ir kopīgi visām transakcijām.</p> <p>Atomitāte. Transakcijā, kurā iesaistītas divas vai vairākas diskrētas informācijas daļas, saskaņo vai nu visas daļas, vai nevienu.</p> <p>Konsekvence. Transakcijā vai nu rodas jauns un derīgs datu stāvoklis, vai, ja notiek kļūme, visi dati atgriežas stāvoklī, kāds bija pirms transakcijas sākuma.</p> <p>Izolācija. Transakcijai, kas atrodas izpildes procesā un vēl nav saskaņota, jāpaliek izolētai no visām citām transakcijām.</p> <p>Izturīgums. Saskaņotos datus sistēma saglabā tā, ka pat kļūmes un sistēmas restarta gadījumā dati ir pieejami to pareizajā stāvoklī.</p> <p>AKII koncepcija ir aprakstīta standarta ISO/IEC 10026-1:1992 1371/20074. iedaļā. Katru no šiem atribūtiem var novērtēt, veicot etalonuzdevuma testu. Tomēr parasti AKII koncepcijas īstenošanai izraugās transakcijas pārvaldītāju vai uzraudzītāju. Dalītā sistēmā AKII var panākt, piemēram, izmantojot divu posmu saskaņošanu (2PC), kas nodrošina, ka jāstrādā vai nu visām iesaistītajām vietnēm, lai pabeigtu transakciju, vai nevienai vietai, un tādā gadījumā notiek transakcijas atrite</p>
Faktiskais ierašanās datums/laiks (<i>Arrival date/time, actual</i>)	Transportlīdzekļa faktiskais ierašanās datums (un laiks)
Paredzamais ierašanās datums/laiks (<i>Arrival date/time, estimated</i>)	Transportlīdzekļa ierašanās datums (un laiks), pamatojoties uz kārtējo prognozi
Ieplānotais ierašanās datums/laiks (<i>Arrival date/time, planned</i>)	Kustības grafikā norādītais transportlīdzekļa ierašanās datums (un laiks)
Paredzamais ierašanās kavējums (<i>Arrival delay, expected</i>)	Laika starpība starp paredzamo ierašanās datumu/laiku un ieplānoto ierašanās datumu/laiku
Faktiskais ierašanās kavējums (<i>Arrival delay, actual</i>)	Laika starpība starp faktisko ierašanās datumu/laiku un ieplānoto ierašanās datumu/laiku
Pēc ieskatiem (<i>At the discretion of</i>)	Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums var pieņemt lēmumu, pamatojoties uz savu pieredzi un vajadzībām
Apstiprināšanas sistēma (<i>Attributing system</i>)	Elektroniska sistēma, kas izmitina to transporta pakalpojumu katalogu, attiecībā uz kuriem transporta pakalpojumu sniedzējs pilnvaro izplatītājus izsniegt ceļošanas dokumentus
Apstiprinātājs (<i>Attributor</i>)	Uzņēmums, kas pārvalda apstiprināšanas sistēmu. Tas var būt pārvaldītājs
Pilnvarota publiska struktūra (<i>Authorised Public Body</i>)	Publiska iestāde, kam ir obligāts pienākums vai tiesības sniegt iedzīvotājiem ar ceļošanu saistītu informāciju, kā arī publiskā iestāde, kura saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1371/2007 30. panta 1. punktu atbild par minētās regulas izpildi
Pieejamība (<i>Availability</i>)	Informācija par transporta pakalpojumu, piedāvājuma veidu, tarifu, citiem pakalpojumiem, ko pasažieris noteiktā laikā attiecībā uz konkrētu vilcienu var faktiski iegūt. Nejaukt ar piedāvājumu, kas norāda, ka transporta pakalpojums, piedāvājuma veids, tarifs, citi pakalpojumi tiek piedāvāti sākotnējā plānošanā, bet var būt izpārdoti un tāpēc pasažierim noteiktā laikā attiecībā uz konkrētu vilcienu nav iegūstami
Pamatparametrs (<i>Basic parameter</i>)	Reglamentējoši, tehniski un ekspluatācijas nosacījumi, kuri izšķirīgi ietekmē savstarpējo izmantojamību un par kuriem pirms SITS projekta izstrādes, ko veic apvienotā pārstāvju komiteja, pieņem lēmumu saskaņā ar 21. panta 2. punktā paredzēto procedūru
Pasūtīšana (pārdošana) (<i>Booking (selling)</i>)	Biļešu pārdošana ar rezervāciju vai bez tās

Termins	Apraksts
Pārvadātājs (<i>Carrier</i>)	Līgumā paredzētais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, ar kuru pasažieris noslēdzis pārvadājuma līgumu, vai vairāki secīgi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas ir atbildīgi saskaņā ar šādu līgumu
Pārvadātājs, kas sniedz pakalpojumus kopīgi ar citiem pārvadātājiem (<i>Carrier, Joint</i>)	Pārvadātājs, kas ar sadarbības līgumu par transporta pakalpojumu sniegšanu ir saistīts ar vienu vai vairākiem citiem pārvadātājiem
Vienīgais pārvadātājs (<i>Carrier, Sole</i>)	Pārvadātājs, kas sniedz transporta pakalpojumus neatkarīgi no citiem pārvadātājiem
Kanāls (<i>Channel</i>)	Metode (piemēram, kases aparāts, vilcienā pieejami līdzekļi, publiski tīmekļa pakalpojumi, pārdošana pa tālruni, biļešu iegāde ar mobilajiem tālruņiem), ko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums izmanto, lai sniegtu pasažieriem pakalpojumus (informācijas, biļešu pārdošanas, biļešu cenas atlīdzināšanas, sūdzību izskatīšanas pakalpojumus utt.)
Pasažieru vagona ID (<i>Coach ID</i>)	Pasažieru vagona unikālais identifikācijas numurs
Komisija (<i>Commission</i>)	Eiropas Komisija
Tirdzniecībā brīvi pieejams produkts (<i>COTS-product</i>)	Tirdzniecībā brīvi pieejami produkti (<i>commercial off-the-shelf products</i>)
Klients (<i>Customer</i>)	Persona, kas gatavojas pirkt, pērk vai ir nopirkusi dzelzceļa transporta produktu sev vai citām personām. Tādējādi šī persona var nebūt pasažieris (sk. "Pasažieris")
Atšifrēšana (<i>Decryption</i>)	Šifrētu datu konvertēšana sākotnējā formā
Kavējums (<i>Delay</i>)	Starpība starp laiku, kad pasažierim bija jāierodas saskaņā ar publicēto kustības grafiku, un faktisko vai paredzamo pasažiera ierašanās laiku
Delta novirze (<i>Delta deviation</i>)	Operatīvā novirze – kavēšanās vai priekšlaicīgums – salīdzinājumā ar rezervēto iepļānoto laiku
Faktiskais atiešanas datums/laiks (<i>Departure date/time, actual</i>)	Transportlīdzekļa faktiskais atiešanas datums (un laiks)
Paredzamais atiešanas datums/laiks (<i>Departure date/time, estimated</i>)	Transportlīdzekļa atiešanas datums (un laiks), pamatojoties uz kārtējo prognozi
Plānotais atiešanas datums/laiks (<i>Departure date/time, planned</i>)	Kustības grafikā norādītais transportlīdzekļa atiešanas datums (un laiks)
Direktīva 2008/57/EK (<i>Directive 2008/57</i>)	Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 17. jūnija Direktīva 2008/57/EK par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā
Faktiskais atiešanas kavējums (<i>Departure delay, actual</i>)	Laika starpība starp faktisko atiešanas datumu/laiku un iepļānoto atiešanas datumu/laiku
Paredzamais atiešanas kavējums (<i>Departure delay, expected</i>)	Laika starpība starp atiešanas datumu/laiku un paredzamo atiešanas datumu/laiku
Displejs (<i>Display</i>)	Dinamiska vizuāla ierīce, kas atrodas vai nu stacijā, vai vilcienu iekšpusē/ārpusē un ir paredzēta pasažieru informēšanai

Termins	Apraksts
Izplatītājs (Distributor)	Uzņēmums, kas nodrošina biļešu izsniedzējiem tiesībspēju un tehniskās spējas, lai tie varētu pārdot dzelzceļa transporta produktus vai nodrošināt klientiem dzelzceļa transporta produktu iegādei vajadzīgos tiešsaistes līdzekļus. Izplatītājs turklāt var piedāvāt biļešu izsniedzējiem pakalpojumus, atkarībā no ceļotāju vajadzībām savienojot dažādu pārvadātāju atiešanas un galamērķa stacijas vienotos braucienos. Izplatītājs var būt pārvadātājs
Vietējs brauciens (Domestic journey)	Pasažiera brauciens ar vilcienu, pasažierim nešķērsojot dalībvalsts robežu
Vietēji dzelzceļa pasažieru pārvadājumi (Domestic rail passenger service)	Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojums, ko sniedz, nešķērsojot dalībvalsts robežu
Šifrēšana (Encryption)	Datu kodēšana
ERA	Sk. "Eiropas Dzelzceļa aģentūra"
Pamatprasības (Essential requirements)	Visi Direktīvas 2008/57/EK III pielikumā izklāstītie nosacījumi, kas ir obligāti Eiropas dzelzceļu sistēmai, apakšsistēmām un savstarpējas izmantojamības komponentiem, tostarp saskarnēm
PIL (ETA)	Vilciena paredzamais ierašanās laiks (stacijā)
PNL (ETH)	Vilciena paredzamais nodošanas laiks (no viena infrastruktūras pārvaldītāja otram)
PAL (ETI)	Vilciena paredzamais apmaiņas laiks (no viena dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma otram)
Eiropas Dzelzceļa aģentūra (European Railway Agency)	Aģentūra, kas izveidota saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Regulu (EK) Nr. 8 81/2004/EK par Eiropas Dzelzceļa aģentūras izveidošanu
Braukšanas maksa (Fare)	Maksa, kas jāmaksā par pārvadāšanu vai pakalpojumu
Prognoze (Forecast)	Visprecīzākais notikuma (piemēram, vilciena ierašanās, atiešanas vai garāmbraukšanas laika) novērtējums
Prognozes punkts (Forecast point)	Mērķa punkts, kam ģenerē prognozi. Tas var attiekties uz vilciena ierašanos, atiešanu, garāmbraukšanu vai nodošanu
Dzelzceļa pasažieru pārvadājumi ārvalstī (Foreign rail passenger service)	Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, ko pasažieris iegādājas vienā valstī, bet saņem valstī, kura nav iegādes valsts
Ārvalstu tirdzniecība (Foreign sale)	Vilcienu biļešu tirdzniecība, ko veic biļešu izsniedzējs, kurš nav pārvadātājs vai viens no pārvadātājiem, kas ekspluatēs vilcienu biļešu izmantošanas vietā. Biļešu izsniedzējs atrodas valstī, kas nav pārvadātāju valsts
FTP	Datņu pārsūtīšanas protokols (File Transfer Protocol) Protokols datņu pārsūtīšanai starp datorsistēmām TCP/IP tīklā
Realizācija (Fulfilment)	Nopirkta produkta piegāde klientam
Vispārīgie pārvadāšanas nosacījumi (General Conditions of Carriage)	Pārvadātāja nosacījumi, kas ir vispārīgi nosacījumi vai tarifi, kuri juridiski ir spēkā katrā dalībvalstī un kuri pēc pārvadājuma līguma noslēgšanas ir kļuvuši par tā daļu
Standarta cenas biļešu vilciens (Global price train)	Vilciens, kurā atļauts iekāpt tikai pasažieriem, kas nopirkuši standarta cenas biļetes
Nodošanas punkts (Handover point)	Punkts, kurā atbildība pāriet no viena infrastruktūras pārvaldītāja otram
HTTP	Hiperteksta pārsūtīšanas protokols (Hypertext Transfer Protocol) Klienta/servera protokols, ko izmanto, lai pieslēgtos serveriem tīmeklī

Termins	Apraksts
IP (IM)	Jebkura iestāde vai uzņēmums, kas ir atbildīgs jo īpaši par dzelzceļa infrastruktūras izveidi un tehnisko apkopi. Šie pienākumi var ietvert arī infrastruktūras kontroles un drošības sistēmu pārvaldību. Infrastruktūras pārvaldītāju funkcijas transporta koridorā vai koridora daļā var uzticēt dažādām iestādēm vai uzņēmumiem
Infrastruktūras pārvaldītājs (IP) (Infrastructure manager (IM))	Sk. IP (IM)
Integrētas rezervēšanas biļetes (Integrated Reservation Tickets) – IRT	Vilciena biļetes, ko var izmantot tikai konkrētam vilcienam konkrētā datumā/laikā. IRT biļetes var pārdot vienīgi tiešsaistes transakcijā starp pārdošanas termināli un apstiprināšanas sistēmu, kas izmitina attiecīgo vilcienu
Apmaiņa starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem (Interchange between Carriers)	Kontroles nodošana no viena dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma otram praktisku ekspluatācijas, drošības un atbildības apsvērumu dēļ Piemēri: — secīgi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, — vilcieni ar pārvadātāju aizvietotājiem, — informācijas nodošana starp dažādiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem
Apmaiņas punkts (Interchange point)	Vieta, kur viens dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nodod kontroli pār vilcienu otram dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam. Attiecībā uz kustībā esošu vilcienu otram dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, kas pārņem vilcienu no pirmā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, pieder ceļš nākamajam brauciena posmam
Starpposma punkts (Intermediate point)	Vieta, kas nosaka brauciena posma sākuma vai beigu punktu. Tas var būt, piemēram, apmaiņas, nodošanas vai pārkraušanas punkts
Starptautiski dzelzceļa pasažieru pārvadājumi (International rail passenger service)	Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojums, ko sniedz, šķērsojot vismaz vienas dalībvalsts robežu
Starptautisks brauciens (International journey)	Pasažiera brauciens ar vilcienu, šķērsojot vismaz vienas dalībvalsts robežu
Starptautiska tirdzniecība (International sale)	Vilcienu biļešu tirdzniecība starptautiskiem braucieniem
Savstarpējas izmantojamības komponents (Interoperability constituent)	Jebkura atsevišķa detaļa, detaļu grupa, iekārtas mezgla daļa vai vesels mezgls, kas iekļauts vai paredzēts iekļaušanai apakšsistēmā un no kura tieši vai netieši ir atkarīga Eiropas dzelzceļu sistēmas savstarpēja izmantojamība. Jēdziens "komponents" aptver gan materiālas, gan nemateriālas lietas, piemēram, programmatūru
IP	Interneta protokols
Biļešu izsniedzējs (Issuer)	Uzņēmums, kas pārdod biļetes un iekasē maksu. Tas var būt pārvaldītājs un/vai izplatītājs. Biļešu izsniedzējs ir uzņēmums, kura kods un, iespējams, logotips ir norādīts uz biļetes
Brauciens (Journey)	Pasažiera (vai vairāku pasažieru, kas ceļo kopā) nokļūšana no vietas A vietā B
Braucieni plānotājs (Journey planner)	IT sistēma, kas spēj piedāvāt braucieni risinājumus. Brauciena risinājums ir komerciāls transporta pakalpojums vai pakalpojumu kopums, kas sniedz atbildi vismaz uz jautājumu par to, kā noteiktā izbraukšanas/ierašanās dienā un laikā nokļūt no vietas A vietā B. Jautājums var ietvert sarežģītākus papildu kritērijus, piemēram, kā veikt braucieni visātrāk, vislētāk, bez pārsēšanās utt. Pasažieris var veidot braucieni risinājumus pats, iepazīstoties ar dažādiem informācijas avotiem, vai izmantot braucieni plānotāja piedāvātos risinājumus
Turētājs (Keeper)	Persona, kas pastāvīgi ekonomiski ekspluatē ritekli kā transportlīdzekli un ir ritekļa īpašnieks vai persona ar tiesībām to izmantot, un kā tāda ir reģistrēta ritošā sastāva reģistrā

Termins	Apraksts
Loco ID	Vilces vienības unikālais identifikācijas numurs
Darīt pieejamu (<i>Make available</i>)	Attiecas uz informācijas un datu publicēšanu gadījumos, kad var piemērot piekļuves kontroli
Rezervācijas apstiprināšanas numuru saraksts (<i>Manifest on list</i>)	Realizācijas metode, saskaņā ar kuru klients veic pirkumu iepriekš (piemēram, mājās) un saņem tikai apstiprinājumu, parasti ar atsaucē kodu. Uzņēmums, kas nodarbojas ar šādu tirdzniecību, iesniedz biļešu kontroles organizācijai (BKO) visu to pasažieru sarakstu (un atsaucē kodus), kuriem ir tiesības tikt uzņemtiem konkrētajā vilcienā. Pasažieris pirms/pēc vilciena atiešanas tikai apliecina BKO, ka vēlas, lai viņu uzņemtu attiecīgajā vilcienā. BKO pārbauda, vai pasažierim ir atļauts iekāpt/palikt vilcienā
Tirgus cena (<i>Market price</i>)	Sk. "Kopējā cena"
Metadati (<i>Metadata</i>)	Vienkārši sakot, tie ir "dati par datiem". Šis termins raksturo datus, programmatūras pakalpojumus un citus uzņēmumu informācijas sistēmās iekļautos komponentus. Daži metadatu veidi ir, piemēram, standarta datu definīcijas, atrašanās vietas un maršrutēšanas informācija, kā arī koplietojamu datu dalīšanas pārvaldības sinhronizēšana
Paziņotās iestādes (<i>Notified bodies</i>)	Iestādes, kas atbild par savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstības vai piemērotības lietošanai novērtēšanu, kā arī par apakšsistēmu EK verificācijas procedūras novērtēšanu
NRT vilciens (<i>NRT train</i>)	Starptautiskā vai ārvalstu tirdzniecībā – vilciens, kurā atļauts iekāpt pasažieriem, kas nopirkuši NRT biļetes
NRT	Neintegrētas rezervēšanas biļetes (<i>Non integrated reservation tickets</i>). Vilcienu biļešu pārdošanas veids starptautiskā vai ārvalstu tirdzniecībā, kad biļešu izsniedzējs var izsniegt biļeti uz vietas, neveicot tiešsaistes transakciju ar apstiprināšanas sistēmu. NRT biļetes vienmēr ir atvērtā tipa biļetes, t. i., noteiktā biļetes derīguma periodā pārvadājuma līgums ir spēkā attiecībā uz jebkuru NRT vilcienu, kas apkalpo uz biļetes norādīto maršrutu. NRT biļešu izsniegšanai biļešu izsniedzēja rīcībā jābūt atiešanas un galamērķa staciju sarakstam (staciju "sērijai") un vienai vai vairākām cenu tabulām atbilstoši attālumu diapazonam. Rezervācijas var iegādāties (dažkārt tās jāiegādājas obligāti) kopā ar biļetēm
Piedāvājums (<i>Offer</i>)	Sk. "Pieejamība"
Oficiālā tīmekļa vietne (<i>Official website</i>)	Uzņēmuma publiskā tīmekļa vietne, kur tas klientu zināšanai publicē komerciālu informāciju. Tīmekļa vietne ir mašīnlasāma un atbilst tīmekļa satura pieejamības pamatnostādņem
Vienas pieturas aģentūra (<i>One stop shop</i>)	Starptautiska dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju partnerība, kas dzelzceļa klientiem nodrošina vienotu kontaktpunktu, lai pasūtītu noteiktus vilcienu ceļus starptautiskā kravas satiksmē, uzraudzītu visa vilciena kustību, parasti arī infrastruktūras pārvaldītāju vārdā izrakstītu rēķinus par sliežu ceļu piekļuves maksu
Pasažieris (<i>Passenger</i>)	Persona, kas gatavojas veikt, veic vai ir veikusi braucienu, izmantojot viena vai vairāku dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu transporta pakalpojumus un citus pakalpojumus. Šī persona var nebūt klients (sk. "Klients")
Ceļš (<i>Path</i>)	Infrastruktūras jauda, kas vajadzīga, lai noteiktā laikposmā vadītu vilcienu starp divām vietām (laikā un telpā ierobežots maršruts)
Ceļa numurs (<i>Path number</i>)	Noteiktā vilcienu ceļa numurs
Maksājums (<i>Payment</i>)	Vērtība, ko viena persona (piemēram, klients) nodod otram personai (piemēram, izplatītājam). Maksājumu parasti veic, pretī saņemot transporta pakalpojumus vai citus pakalpojumus
Vienādranga (<i>Peer-to-Peer</i>)	Attiecas uz sistēmu un lietojumprogrammu klasi, kas izmanto dalītus resursus, lai decentralizēti pildītu īpaši svarīgas funkcijas

Termins	Apraksts
Persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām (<i>Person with reduced mobility (PRM)</i>)	Ikviens persona, kuras pārvietošanās spējas, izmantojot transportlīdzekļus, ir ierobežotas fiziskas (sensoriskas vai kustību, pastāvīgas vai pagaidu) nespējas, garīgas nespējas vai traucējumu, vai jebkādu citu nespējas iemeslu, vai vecuma dēļ un kuras stāvoklis prasa atbilstošu uzmanību un visiem pasažieriem pieejamo pakalpojumu pielāgojumus šīs personas īpašajām vajadzībām
Perons (<i>Platform</i>)	Stacijas zona pasažieru iekāpšanai vilcienos/izkāpšanai no vilcieniem
Pirmdati (<i>Primary data</i>)	Pamata dati kā atsaucē datu ievade ziņojumiem vai kā pamats atvasināto datu funkcionalitātei un aprēķināšanai
PRM	Sk. "Persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām"
Produkts (<i>Product</i>)	Vilcienu tipi, kuros pieejami noteikti pakalpojumu veidi (piemēram, liels braukšanas ātrums, velosipēdu glabāšanas vietas, aprīkojums personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kupeju vagoni un/vai guļamvagoni, restorānvagoni, iespēja iegādāties ēdienus promnešanai utt.), kas ir saistīti ar attiecīgām cenām un var būt saistīti ar īpašiem nosacījumiem
Publicēt (<i>Publish</i>)	Attiecas uz informācijas un datu publicēšanu gadījumos, kad nepiemēro piekļuves kontroli
Dzelzceļu sistēma (<i>Rail system</i>)	Struktūra (Eiropas dzelzceļu sistēma), kas aprakstīta Direktīvas 2008/57/EK I pielikumā un ko veido Eiropas transporta tīkla līnijas un stacionārās iekārtas, kuras izbūvētas vai modernizētas parastajiem dzelzceļa pārvadājumiem un kombinētajiem dzelzceļa pārvadājumiem, kā arī ritošais sastāvs, kas projektēts braukšanai pa šo infrastruktūru
Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums (<i>Railway undertaking</i>)	Jebkurš publisks vai privāts uzņēmums, kura galvenais darbības veids ir dzelzceļa kravas un/vai pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšana ar noteikumu, ka uzņēmumam jānodrošina vilce; tas attiecas arī uz tādiem uzņēmumiem, kas tikai nodrošina vilci
Parasti un īstermiņa procesi (<i>Regular vs. Short Term processes</i>)	Parasts process ir tāds, ko veic septiņās dienās vai ilgākā laikā. Īstermiņa process ir tāds, ko veic laikā, kurš nepārsniedz septiņas dienas
Atskaites punkts (<i>Reporting point</i>)	Punkti, kuriem vilciens brauc garām un kurus infrastruktūras pārvaldītājs izmanto, lai sniegtu (tikai) informāciju par vilciena kustību, vai prognožu ģenerēšanas punkti
Repozitorijs (<i>Repository</i>)	Datu bāzei un datu vārdnīcai līdzīga datu glabātava, kas parasti ietver visaptverošu informācijas pārvaldības sistēmas vidi. Tam jāietver ne tikai datu struktūru (t. i., subjektu un elementu) apraksti, bet arī metadati, kas interesē uzņēmumu, datu ekrāni, ziņojumi, programmas un sistēmas
Rezervācija (<i>Reservation</i>)	Atļauja papīra vai elektroniskā formātā, kas dod tiesības uz pakalpojumu (pārvadāšanu vai palīdzību) saskaņā ar iepriekš apstiprinātu personalizētu pārvadājuma līgumu
Rezervēšanas sistēma (<i>Reservation system</i>)	Datorizēta sistēma, ko izmanto ceļojumu informācijas glabāšanai un izguvei un ar ceļošanu saistītu transakciju veikšanai. Rezervēšanas sistēma spēj nodrošināt reģistra pareizību reālā laikā un ir pieejama aģentiem/mazumtirgotājiem visā pasaulē
Mazumtirgotājs (<i>Retailer</i>)	Persona vai uzņēmums, kas ar rezervāciju vai bez tās pārdod klientiem biļetes dzelzceļa pakalpojumu saņemšanai. Mazumtirgotājs var būt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums (aģentūra) vai akreditēta ceļojumu aģentūra
Maršruts (<i>Route</i>)	Ģeogrāfiskā līnija, pa kuru jānokļūst no sākuma punkta līdz galamērķa punktam
Maršruta posms (<i>Route section</i>)	Maršruta daļa
DPU (<i>RU</i>)	Sk. "Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums"
Pārdošana (<i>Selling</i>)	Sk. "Pasūtīšana"
Pakalpojums (<i>Service</i>)	Sk. "Transporta pakalpojums"
Pakalpojumu sniedzējs (<i>Service provider</i>)	Atbildīgā struktūra, kas sniedz ar pasažieru pārvadājumiem saistītus pakalpojumus
Shall (modālais darbības vārds, kas izsaka obligātu prasību)	Formulējums ir specifikācijas absolūta prasība

Termins	Apraksts
Īstermiņa procesi (Short Term processes)	Sk. "Parasti un īstermiņa procesi"
Ceļa pieprasījums īsā laikā (Short notice path request)	Atsevišķs ceļa pieprasījums saskaņā ar Direktīvas 2001/14/EK 23. pantu papildu transporta pieprasījuma vai operatīvu vajadzību dēļ
SQL	Strukturēta vaicājumvaloda (<i>Structured Query Language</i>) Uzņēmuma IBM izstrādāta un ANSI un ISO standartizēta valoda, ko izmanto datu radīšanai, pārvaldīšanai un izguvei relāciju datu bāzēs
Ieinteresētās personas (Stakeholders)	Visas personas vai organizācijas ar pamatotu interesi par vilcienu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, piemēram: — dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, — lokomotīvu nodrošinātāji, — pasažieru vagonu nodrošinātāji, — vilcienu vadītāju/apkalpes nodrošinātāji, — infrastruktūras pārvaldītāji (IP), — vagonu parku pārvaldītāji, — prāmju operatori, — darbinieki, — biļešu pārdevēji, — pasažieri
Stacija (Station)	Dzelzceļa vieta, kurā pasažieru vilcieni var sākt braucienu, apstāties vai beigt braucienu
Stacijas apsaimniekotājs (Station manager)	Tāda organizatoriska struktūra dalībvalstī, kam uzlikts pienākums apsaimniekot dzelzceļa staciju un kas var būt infrastruktūras pārvaldītājs
Pārvadātāja aizvieto- tājs (Substitute carrier)	Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas nav noslēdzis pārvadājuma līgumu ar pasažieri, bet kam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kurš ir līgumslēdzēja puse, daļēji vai pilnīgi ir uzticējies dzelzceļa pārvadājuma veikšanu
Tarifs (Tariff)	Konkrēts braukšanas maksu kopums, kas pieejams konkrētam vilcienam, konkrētā dienā konkrētā brauciena posmā no atiešanas stacijas līdz galamērķa stacijai. Tarifus var iedalīt dažādās kategorijās (piemēram, sabiedriskā transporta tarifi, grupu braucienu tarifi utt.)
BKO (TCO)	Biļešu kontroles organizācija. Tā ir organizācija, kas ir pilnvarota pārbaudīt pasažieru biļetes. Parasti tas ir pārvadātājs. Vajadzības gadījumā BKO jāpiegādā izplatītājiem mājās izdrukājama starptautisku dzelzceļa biļešu (<i>International Rail Ticket for Home Printing – IRTHP</i>) drošības sertifikāti
Tehniskais dokuments (Technical Document)	Jebkurš tehniskais dokuments, ko saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 5. panta 8. punktu publicē Eiropas Dzelzceļa aģentūra
Savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas (Technical Specification for Interoperability)	Saskaņā ar Direktīvu 2008/57/EK pieņemtas specifikācijas, kuras attiecas uz ikvienu apakšsistēmu vai apakšsistēmas daļu un kuru mērķis ir panākt pamatprasību izpildi un nodrošināt dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību
VPIL (TETA)	Sk. "Vilciena paredzamais ierašanās laiks"
Trešā persona (Third party)	Jebkurš publisks vai privāts uzņēmums, kas nav dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs un nodrošina papildpakalpojumus vai pakalpojumus, kuri ir saistīti ar transporta pakalpojumiem/citiem pakalpojumiem
Tranzīta biļete (Through ticket)	Biļete vai biļetes, kas ir pārvadājuma līgums par tādu secīgu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, kurus veic viens vai vairāki dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi

Termins	Apraksts
Bīlete (<i>Ticket</i>)	Materiāla vai nemateriāla reģistrācija, kas pasažieriem dod tiesības saskaņā ar līgumu izmantot vienu vai vairākus komerciālus transporta pakalpojumus, kurus piedāvā viens vai vairāki dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi
Bīlešu izsniegšana stacijā (<i>Ticket On departure</i>)	Realizācijas metode, saskaņā ar kuru klients veic pirkumu iepriekš (piemēram, mājās) un saņem bīleti atiešanas stacijā pie bīlešu reģistrācijas letes vai bīlešu automātā
Bīlešu pārdevējs (<i>Ticket vendor</i>)	Jebkurš dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu mazumtirgotājs, kas noslēdz pārvadājuma līgumus un pārdod bīletes vai nu dzelzceļa pārvadājuma uzņēmuma, vai pats savā vārdā
Kustības grafiks (<i>Timetable</i>)	To komerciālo transporta pakalpojumu saraksts, kurus noteiktā laika intervālā piedāvā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums
TOD	Sk. "Bīlešu izsniegšana stacijā"
Tūrisma operators (<i>Tour Operator</i>)	Organizētājs vai mazumtirgotājs, kas nav dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, Direktīvas 90/314/EEK 2. panta 2. un 3. punkta izpratnē
Vilciena paredzamais ierašanās laiks (<i>Train Estimated time of Arrival</i>)	Vilciena paredzamais ierašanās laiks konkrētā punktā, piemēram, nodošanas punktā, apmaiņas punktā, vilciena galamērķī
Vilcienu ceļš (<i>Train path</i>)	Vilciena maršruts, kas ierobežots laikā un telpā
Vilciena kustības pārtraukums (<i>Train running interrupted</i>)	Tas nozīmē, ka, ievērojot vietējos apstākļus konkrētajā laikā un iesaistīto personu viedokli, vilciena kustības turpināšanas laiks nav zināms. Ja kavēšanās ilgums ir zināms, infrastruktūras pārvaldītājs sūta ziņojumu "Vilciena kustības prognoze"
Eiropas dzelzceļu tīkls (<i>Trans-European rail network</i>)	Direktīvas 2008/57/EK I pielikumā aprakstītais dzelzceļu tīkls
Pārvadājuma līgums (<i>Transport contract</i>)	Līgums par pārvadāšanu pret atlīdzību vai bez maksas, ko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai bīlešu pārdevējs un pasažieris noslēdz par viena vai vairāku transporta pakalpojumu sniegšanu
Transporta veids (<i>Transport mode</i>)	Vispārīga tipa transportlīdzeklis, kas spēj pārvadāt pasažierus (vilciens, lidmašīna, autobuss utt.)
Transporta pakalpojums (<i>Transport service</i>)	Komerčiāls transporta pakalpojums vai sabiedrisko pakalpojumu līgumā paredzēts transporta pakalpojums, kas savieno divas vai vairākas vietas un ko piedāvā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums saskaņā ar publicētu kustības grafiku. Transporta pakalpojumus parasti sniedz, izmantojot konkrētu transporta veidu
Transporta pakalpojumu sniedzējs (<i>Transport service provider</i>)	Jebkurš publisks vai privāts uzņēmums, kas ir pilnvarots veikt vietējus vai starptautiskus pasažieru pārvadājumus. Transporta pakalpojumu sniedzējs pieņem ceļošanas dokumentus, ko izsniedz tā izplatītāju akreditētie tirdzniecības punkti. Tas pilda tā līgumā paredzētā pārvadātāja funkcijas, ar kuru pasažieris ir noslēdzis pārvadājuma līgumu. Transporta pakalpojumu sniegšanu daļēji vai pilnīgi var uzticēt pārvadātāja aizvietotājam
SITS (<i>TSI</i>)	Sk. "Savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas"
XML	Paplašināmās iezīmēšanas valoda (<i>Extended Mark-up Language</i>)
XQL	Paplašināta strukturēta vaicājumuvaloda (<i>Extended Structured Query Language</i>)

II PIELIKUMS

ATKLĀTO PUNKTU SARAKSTS

Saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 5. panta 6. punktu ir apzināti šādi atklāti punkti:

Iedaļa	Atklātie punkti
4.2.2.1.	Tehniskais dokuments par procedūru un tajā izmantojamo informāciju attiecībā uz vietējai tirdzniecībai paredzētu tarifu datiem
4.2.10.	Ar produktu izplatīšanu saistītas drošības informācijas apstrādes standarts
4.2.11.2.	Eiropas standarts "Biļešu izsniegšana stacijā" un "Rezervāciju apstiprināšanas numuru saraksts"
4.2.11.3.	Tehniskais dokuments vai standarts par tiešās realizācijas metodēm, kas saistītas ar biļeti un/vai rezervāciju un ar realizācijas līdzekļu veidu vietējai tirdzniecībai
4.2.11.4.	Tehniskais dokuments vai standarts par netiešās realizācijas metodēm, kas saistītas ar biļeti un/vai rezervāciju un ar realizācijas līdzekļu veidu vietējai tirdzniecībai
4.2.22.	Braukšanas maksas informācijas apmaiņas standarts savienojumu ar citiem transporta veidiem kontekstā

III PIELIKUMS

ŠAJĀ SITS MINĒTO TEHNISKO DOKUMENTU SARAKSTS

Atsauce	Apzīmējums
B.1. (V1.1)	Starptautiskai un ārvalstu tirdzniecībai paredzētu tarifu datu datorizēta ģenerēšana un apmaiņa – <i>NRT</i> biļetes
B.2. (V1.1)	Starptautiskai un ārvalstu tirdzniecībai paredzētu tarifu datu datorizēta ģenerēšana un apmaiņa – Integrētas rezervēšanas biļetes (<i>IRT</i>)
B.3. (V1.1)	Starptautiskai un ārvalstu tirdzniecībai paredzētu datu datorizēta ģenerēšana un apmaiņa – Īpaši piedāvājumi
B.4. (V1.1)	Piemērošanas rokasgrāmata <i>EDIFACT</i> ziņojumiem, kas attiecas uz kustības grafiku datu apmaiņu
B.5. (V1.1)	Elektroniska sēdvietu/guļvietu rezervēšana un elektroniska ceļošanas dokumentu sagatavošana – Ziņojumu apmaiņa
B.6. (V1.1)	Elektroniska sēdvietu/guļvietu rezervēšana un elektroniska ceļošanas dokumentu sagatavošana (<i>RCT2</i> standarti)
B.7. (V1.1)	Mājās izdrukājamas starptautiskas dzelzceļa biļetes
B.8. (V1.1)	Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, infrastruktūras pārvaldītāju un citu dzelzceļa transporta ķēdēs iesaistītu uzņēmumu standarta ciparu kodēšana
B.9. (V1.1)	Atrašanās vietu standarta ciparu kodēšana
B.10. (V1.1)	Elektroniska palīdzības rezervēšana personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām – Ziņojumu apmaiņa
B.30. (V1.1)	Shēma – DPU/IP komunikācijai saskaņā ar <i>TAP SITS</i> vajadzīgo ziņojumu/datu komplektu katalogs

IV PIELIKUMS

STARPTAUTISKAI UN ĀRVALSTU TIRDZniecībai PAREDZĒTU TARIFU SARAKSTS

C.1. NRT tarifi

NRT tarifu datu galvenais saturs ir šāds:

- sērija,
- produkti,
- pakalpojumi,
- pārvadātāju kodi,
- braukšanas maksas tabulas,
- staciju saraksts.

NRT tarifi ir iepriekš pieejami vismaz trīs mēnešus pirms to stāšanās spēkā.

C.2. IRT tarifi

IRT tarifu datu galvenais saturs ir šāds:

- tarifi,
- tarifu diapazons,
- izmantojamās kartes ar tirgus cenām,
- izslēgšanas veidi,
- pārdošanas nosacījumi,
- pēcpārdošanas nosacījumi,
- braukšanas maksas tabulas,
- staciju/zonu saraksts.

IRT tarifi ir iepriekš pieejami saskaņā ar pārdošanas nosacījumiem.

C.3. Īpašie tarifi

Īpašo tarifu datu galvenais saturs ir šāds:

- piedāvājums un tā nosacījumi,
- braukšanas maksa,
- papildbiļetes,
- atļaujas,
- pasažieru/pavadošo pasažieru skaits un kategorijas,
- atlaižu veidi,
- izslēgšanas veidi,
- pārdošanas nosacījumi,
- pēcpārdošanas nosacījumi,

- rezervēšanas maksa,
- sērija,
- vilcieni, norādot kategorijas un aprīkojumu.

Īpašie tarifi ir iepriekš pieejami saskaņā ar pārdošanas nosacījumiem.

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) Nr. 455/2011**(2011. gada 11. maijs),****ar kuru nosaka standarta importa vērtības atsevišķu veidu augļu un dārzeņu ieviešanas cenas noteikšanai**

EIROPAS KOMISIJA,

tā kā:

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

Regulā (EK) Nr. 1580/2007, piemērojot Urugvajas kārtas daudzpusējo tirdzniecības sarunu iznākumus, paredzēti kritēriji, pēc kuriem Komisija nosaka standarta importa vērtības minētās regulas XV pielikuma A daļā norādītajiem produktiem no trešām valstīm un laika periodiem,

ņemot vērā Padomes 2007. gada 22. oktobra Regulu (EK) Nr. 1234/2007, ar ko izveido lauksaimniecības tirgu kopīgu organizāciju un paredz īpašus noteikumus dažiem lauksaimniecības produktiem (Vienotā TKO regula ⁽¹⁾),

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Standarta importa vērtības, kas paredzētas Regulas (EK) Nr. 1580/2007 138. pantā, ir tādas, kā norādīts šīs regulas pielikumā.

ņemot vērā Komisijas 2007. gada 21. decembra Regulu (EK) Nr. 1580/2007, ar ko nosaka Regulu (EK) Nr. 2200/96, (EK) Nr. 2201/96 un (EK) Nr. 1182/2007 īstenošanas noteikumus augļu un dārzeņu nozarē ⁽²⁾, un jo īpaši tās 138. panta 1. punktu,*2. pants*

Šī regula stājas spēkā 2011. gada 12. maijā.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2011. gada 11. maijā

*Komisijas
un tās priekšsēdētāja vārdā –
lauksaimniecības un lauku attīstības ģenerāldirektors
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ*

⁽¹⁾ OV L 299, 16.11.2007., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 350, 31.12.2007., 1. lpp.

PIELIKUMS

Standarta importa vērtības atsevišķu veidu augļu un dārzeņu ieviešanas cenas noteikšanai

(EUR/100 kg)

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

⁽¹⁾ Valstu nomenklatūra, kas paredzēta Komisijas Regulā (EK) Nr. 1833/2006 (OV L 354, 14.12.2006., 19. lpp.). Kods "ZZ" nozīmē "citas izcelsmes vietas".

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) Nr. 456/2011**(2011. gada 11. maijs),****ar ko groza ar Regulu (ES) Nr. 867/2010 2010./11. tirdzniecības gadam noteiktās reprezentatīvās cenas un papildu ievedmuitas nodokļus dažiem cukura nozares produktiem**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Padomes 2007. gada 22. oktobra Regulu (EK) Nr. 1234/2007, ar ko izveido lauksaimniecības tirgu kopīgu organizāciju un paredz īpašus noteikumus dažiem lauksaimniecības produktiem (Vienotā TKO regula) ⁽¹⁾,ņemot vērā Komisijas 2006. gada 30. jūnija Regulu (EK) Nr. 951/2006, ar ko paredz sīki izstrādātus noteikumus par to, kā īstenot Padomes Regulu (EK) Nr. 318/2006 saistībā ar tirdzniecību ar trešām valstīm cukura nozarē ⁽²⁾, un jo īpaši tās 36. panta 2. punkta otrās daļas otro teikumu,

tā kā:

- (1) Reprezentatīvās cenas un papildu ievedmuitas nodokļi, kas 2010./11. tirdzniecības gadā piemērojami baltajam

cukuram, jēlcukuram un dažu veidu sīrupam, tika noteikti ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 867/2010 ⁽³⁾. Šajās cenās un nodokļos jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 438/2011 ⁽⁴⁾.

- (2) Saskaņā ar datiem, kas patlaban ir Komisijas rīcībā, minētās summas ir jāgroza atbilstīgi Regulā (EK) Nr. 951/2006 paredzētajiem noteikumiem un kārtībai,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Ar Regulu (EK) Nr. 951/2006 2010./11. tirdzniecības gadam noteiktās reprezentatīvās cenas un papildu ievedmuitas nodokļi, kas piemērojami Regulas (ES) Nr. 867/2010 36. pantā minētajiem produktiem, tiek grozīti un ir sniegti šīs regulas pielikumā.

2. pants

Šī regula stājas spēkā 2011. gada 12. maijā.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2011. gada 11. maijā

*Komisijas
un tās priekšsēdētāja vārdā –
lauksaimniecības un lauku attīstības ģenerāldirektors
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ*

⁽¹⁾ OV L 299, 16.11.2007., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 178, 1.7.2006., 24. lpp.

⁽³⁾ OV L 259, 1.10.2010., 3. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 118, 6.5.2011., 6. lpp.

PIELIKUMS

Grozītās reprezentatīvās cenas un papildu ievadmitas nodokļi, kas no 2011. gada 12. maija piemērojami baltajam cukuram, jēlcukuram un produktiem ar KN kodu 1702 90 95

(EUR)

KN kods	Reprezentatīvā cena par attiecīgā produkta 100 tīrsvara kilogramiem	Papildu ievadmitas nodoklis par attiecīgā produkta 100 tīrsvara kilogramiem
1701 11 10 ⁽¹⁾	43,09	0,00
1701 11 90 ⁽¹⁾	43,09	1,98
1701 12 10 ⁽¹⁾	43,09	0,00
1701 12 90 ⁽¹⁾	43,09	1,68
1701 91 00 ⁽²⁾	42,65	4,67
1701 99 10 ⁽²⁾	42,65	1,54
1701 99 90 ⁽²⁾	42,65	1,54
1702 90 95 ⁽³⁾	0,43	0,26

⁽¹⁾ Standarta kvalitātei, kas noteikta Padomes Regulas (EK) Nr. 1234/2007 IV pielikuma III punktā.

⁽²⁾ Standarta kvalitātei, kas noteikta Padomes Regulas (EK) Nr. 1234/2007 IV pielikuma II punktā.

⁽³⁾ Aprēķins uz 1 % saharozes saturu.

IV

(Tiesību akti, kas pieņemti pirms 2009. gada 1. decembra saskaņā ar EK līgumu, ES līgumu un Euratom līgumu)

EBTA UZRAUDZĪBAS IESTĀDES LĒMUMS

Nr. 343/09/COL

(2009. gada 23. jūlijs)

par īpašuma darījumiem Tīmes (*Time*) pašvaldībā attiecībā uz īpašumiem ar numuriem 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70 un 2/32

(Norvēģija)

EBTA UZRAUDZĪBAS IESTĀDE ⁽¹⁾,

uzaicinot ieinteresētās personas iesniegt savus apsvērumus atbilstīgi minētajiem noteikumiem ⁽²⁾ un ņemot vērā šos apsvērumus,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu ⁽²⁾ un jo īpaši tā 61.–63. pantu un 26. protokolu,

tā kā:

ņemot vērā Nolīgumu starp EBTA valstīm par Uzraudzības iestādes un Tiesas izveidi ⁽³⁾ un jo īpaši tā 24. pantu,

I. FAKTI

1. PROCEDŪRA

ņemot vērā Uzraudzības un Tiesas nolīguma 3. protokola I daļas 1. panta 3. punktu un II daļas 4. panta 4. punktu un 7. panta 2. punktu ⁽⁴⁾,

Iestāde 2007. gada 3. martā saņēma sūdzību no savienības Aksjonsgrupa "Ta vare på trivelige Bryne" par īpašumu ar numuriem 1/152, 1/301, 1/630, 4/165 pārdošanu Tīmes pašvaldībā, kurus Tīmes pašvaldība pārdevusi divām dažādām privātām struktūrām, kā arī par īpašuma ar numuru 2/70 (Brīnes (*Bryne*) stadions, kurā iekļauts arī īpašums ar numuru 2/32) pārdošanu, kuru *Bryne fotballklubb* (futbola klubs) pārdeva privātam ieguldītājam, iepriekš šo īpašumu klubam piešķīra pašvaldība (pasākums Nr. 414270). Privātais ieguldītājs *Gunnar Oma* 2007. gada 9. maijā nosūtīja Iestādei sūdzību par vienu no iepriekš minētajiem īpašumiem (numurs 4/165), kuru Tīmes pašvaldība ir pārdevusi.

ņemot vērā Iestādes pamatnostādnes par EEZ līguma 61. un 62. panta piemērošanu un interpretāciju ⁽⁵⁾ un jo īpaši nodaļu par valsts atbalsta elementiem zemes un ēku pārdošanā, ko veic valsts iestādes,

Pēc sarakstes un informācijas apmaiņas ar Norvēģijas Iestādēm ⁽⁸⁾ 2007. gada 19. decembrī Iestāde nolēma uzsākt oficiālu izmeklēšanas procedūru par iepriekš minēto zemesgabalu pārdošanu. Procedūras uzsākšanai Iestādes Lēmums Nr. 717/07/COL tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* un tā EEZ papildinājumā ⁽⁹⁾.

ņemot vērā Iestādes 2004. gada 14. jūlija lēmumu par 3. protokola II daļas 27. pantā minētajiem īstenošanas noteikumiem ⁽⁶⁾,

Norvēģijas Iestādes iesniedza savus apsvērumus par lēmumu uzsākt procedūru, nosūtot vēstuli 2008. gada 21. februārī (pasākums Nr. 466024). Iestāde uzaicināja ieinteresētās personas

⁽¹⁾ Turpmāk tekstā – "Iestāde".

⁽²⁾ Turpmāk tekstā – "EEZ līgums".

⁽³⁾ Turpmāk tekstā – "Uzraudzības un Tiesas nolīgums".

⁽⁴⁾ Turpmāk tekstā – "3. protokols".

⁽⁵⁾ Pamatnostādnes par EEZ līguma 61. un 62. panta un Uzraudzības un Tiesas nolīguma 3. protokola 1. panta piemērošanu un interpretāciju, kuras Iestāde pieņēmusi un izdevusi 1994. gada 19. janvārī (OV L 231, 3.9.1994., 1. lpp., un EEZ papildinājums Nr. 32, 3.9.1994., 1. lpp.). Pamatnostādnes jaunākie grozījumi izdarīti 2009. gada 10. jūnijā (turpmāk tekstā – "Valsts atbalsta pamatnostādnes"). Atjauninātā Valsts atbalsta pamatnostādņu versija publicēta Iestādes tīmekļa vietnē: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>.

⁽⁶⁾ EBTA Uzraudzības iestādes 2004. gada 14. jūlija Lēmums Nr. 195/04/COL (OV L 139, 25.5.2006., 37. lpp., un EEZ papildinājums Nr. 26, 25.5.2006., 1. lpp.), kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar 2005. gada 14. decembra Lēmumu Nr. 319/05/COL (OV L 113, 27.4.2006., 24. lpp., un EEZ papildinājums Nr. 21, 27.4.2006., 46. lpp.). Lēmuma Nr. 195/04/COL konsolidētā versija atrodama Iestādes tīmekļa vietnē: <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>.

⁽⁷⁾ OV C 138, 5.6.2008., 30. lpp., un EEZ papildinājums Nr. 31, 5.6.2008., 1. lpp.

⁽⁸⁾ Sīkāku informāciju par saraksti skatīt Iestādes Lēmumā Nr. 717/07/COL, kas publicēts Iestādes tīmekļa vietnē: http://www.eftasurv.int/fieldsofwork/fieldstateaid/stateaidregistry/sadecnor07/717_07_col.pdf.

⁽⁹⁾ Skat. 7. atsauci.

iesniegt savus apsvērumus. Iestāde saņēma apsvērumus no divām ieinteresētām personām⁽¹⁰⁾. Iestāde 2008. gada 24. jūlijā vēstulē (pasākums Nr. 485974) pārsūtīja šos apsvērumus Norvēģijas iestādēm. Norvēģijas iestādes, nosūtot vēstuli 2008. gada 13. augustā (pasākums Nr. 488289), paziņoja Iestādei, ka tām nav papildu apsvērumu.

2. PĀRBAUDĀMO DARĪJUMU APRĀKSTS

2.1. ĪPAŠUMU AR NUMURIEM 1/152, 1/301 UN 1/630 PĀRDOŠANA UZŅĒMUMAM GRUNNSTEINEN AS

Tīmes pašvaldība saskaņā ar 2007. gada 25. augusta pārdošanas līgumu⁽¹¹⁾ privātīpašumu attīstītājam *Grunnsteinen AS* Brīnes centrā (Tīmes pašvaldības administratīvajā centrā) pārdeva īpašumus ar numuriem 1/152 (1 312 kvadrātmetri), 1/301 (741 kvadrātmetrs) un 1/630 (1 167 kvadrātmetri). Saskaņā ar sniegtajiem paskaidrojumiem iniciatīvu slēgt līgumu izrādīja pircēji un pirms pārdošanas netika organizēta publiska izsole⁽¹²⁾. *Grunnsteinen* par īpašumu neko nemaksāja, taču ierastās samaksas vietā apņēmās kopumā uzcelt 65 automašīnu stāvvietas⁽¹³⁾. *Grunnsteinen* līguma 7. pantā noteikts, ka īpašumtiesības jānodod tikai pēc autostāvvietu pabeigšanas, bet ne vēlāk kā līdz 2008. gada beigām. Turklāt 1. pantā bija paredzēts, ka pazemes autonomietne, nododot to atpakaļ Tīmes pašvaldībai, jāreģistrē zemesgrāmatā kā atsevišķs īpašums.

Līguma 1. pantā⁽¹⁴⁾ minēts, ka līguma noslēgšanas laikā īpašumi bija paredzēti dzīvojamo ēku un koplietošanas ceļu/autostāvvietu vajadzībām.

Saskaņā ar līguma 1. pantu *Grunnsteinen AS* apņēmās īpašumā ar numuru 1/152 uzbūvēt pazemes autostāvvietas, no kurām 65 vietas pēc pabeigšanas bija jānodod Tīmes pašvaldībai (līguma 1. un 5. pants). Saskaņā ar pašvaldības amatpersonu teikto maksājums par īpašumu ar numuru 1/152, kuru veido šajā īpašumā esošās 44 autostāvvietas, ir kompensācija par pazemes autonomietni. Attiecībā uz īpašumiem ar numuriem 1/301 un 1/630 pašvaldība vienam no šiem īpašumiem (īpašumam ar numuru 1/630) pasūtīja vērtības novērtējumu, kuru pēc pašvaldības prasības veica *Eiendomsmeidler* 1. Īpašuma ar numuru 1/630 novērtējums, kurā secināts, ka šā īpašuma tirgus vērtība ir NOK 600 par vienu kvadrātmetru, Iestādei tika iesniegts

⁽¹⁰⁾ Pasākums Nr. 484855 (Norvēģijas Futbola asociācijas apsvērumi, kas datēti ar 2008. gada 4. jūliju), Nr. 485026 (juridiskā biroja *Arntzen de Besche* apsvērumi *Bryne fotballklubb* vārdā, kas datēti ar 2008. gada 8. jūliju) un Nr. 485461 (juridiskā biroja *Selmer* apsvērumi *Vålerenga* futbola kluba vārdā, kas datēti ar 2008. gada 8. jūliju).

⁽¹¹⁾ Turpmāk tekstā – “*Grunnsteinen* līgums”.

⁽¹²⁾ Norvēģijas atbilde uz Iestādes pirmo informācijas pieprasījumu (pasākums Nr. 427879), atbilde uz 1.e jautājumu.

⁽¹³⁾ Norvēģijas atbilde uz Iestādes pirmo informācijas pieprasījumu (pasākums Nr. 427879), 1.e jautājums.

⁽¹⁴⁾ Norvēģijas atbilde uz Iestādes pirmo informācijas pieprasījumu (pasākums Nr. 427879, 1. pielikums).

pirms oficiālās izmeklēšanas procedūras uzsākšanas⁽¹⁵⁾. Atbildot uz Iestādes pieprasījumiem, Norvēģijas iestādes sākotnēji iesniedza būvniecības uzņēmuma *Skanska Norge AS* veiktos aprēķinus, kuros norādīts, ka cena par vienu autostāvvietu pazemes autonomietnē varētu būt aptuveni NOK 150 000, neskaitot PVN un zemes pirkšanas/īrēšanas izmaksas⁽¹⁶⁾. Pamatojoties uz šiem aprēķiniem, Norvēģijas iestādes apgalvoja, ka īpašumu ar numuriem 1/301 un 1/630 tirgus cena saskaņā ar vērtības novērtējumu varētu būt NOK 2 516 400⁽¹⁷⁾, turpretim 21 papildu autostāvvietai, ko *Grunnsteinen* apņēmās uzbūvēt pašvaldībai, tika novērtēta NOK 2 625 000 apmērā⁽¹⁸⁾. Tādējādi šo divu īpašumu vērtību uzņēmums *Grunnsteinen* varētu pilnībā kompensēt, uzbūvējot 21 papildu autostāvvietu.

Atbildot uz lēmumā par oficiālās izmeklēšanas procedūras uzsākšanu esošo Iestādes rīkojumu sniegt informāciju, ir iesniegti jauni īpašuma vērtības novērtējumi, kā arī autonomietnes cenas aprēķini⁽¹⁹⁾. Jaunos vērtības novērtējumus veica īpašuma vērtēšanas uzņēmums OPAK. Pamatojoties uz zemes vērtības metodi⁽²⁰⁾, OPAK secināja, ka minēto īpašumu tirgus vērtība, pārdodot tos abus kopā, ir 3,2 miljoni Norvēģijas kronu. Saskaņā ar OPAK viedokli īpašumā ar numuru 1/301 esošā ēka ir atzīta par dzīvošanai nederīgu un ir nojauicama, tādējādi radot īpašumam apgrūtinājumu. Nojaukšanas izdevumi ir novērtēti NOK 150 000 apmērā. OPAK novērtējumā ir iekļauts arī autostāvvietu vērtības aprēķins. Pamatojoties uz to, ka vienai autostāvvietai vajadzīgi vismaz 25 kvadrātmetri (paredzēts valdības noteikumos) un viena kvadrātmetra būvniecības izmaksas ir NOK 5 200 (pamatojoties uz pieredzi), OPAK secina, ka cena ir NOK 130 000 par vienu autostāvvietu jeb NOK 8 450 000 par 65 autostāvvietām.

2.2. ĪPAŠUMA AR NUMURU 4/165 PĀRDOŠANA UZŅĒMUMAM BRYNE INDUSTRIPARK AS

Tīmes pašvaldība un nekustamā īpašuma attīstītājs *Bryne Industripark AS* 2005. gada 31. augustā parakstīja pārdošanas līgumu īpašumam ar numuru 4/165, kas atrodas *Håland*, Tīmes pašvaldībā⁽²¹⁾. Īpašumu veidoja 56 365 kvadrātmetri rūpnieciskai apbūvei paredzētas zemes, un tā pārdošanas cena bija noteikta 4,7 miljonu NOK apmērā (jeb aptuveni NOK 83 par vienu kvadrātmetru). Līguma parakstīšanas laikā šī teritorija bija paredzēta rūpniecības vajadzībām, taču Valsts autoceļu pārvaldes iebildumu dēļ sīki izstrādātais zonējuma plāns netika pieņemts.

⁽¹⁵⁾ Norvēģijas atbilde uz Iestādes pirmo informācijas pieprasījumu (pasākums Nr. 427879, 2. pielikums). Norvēģijas atbildē tiek apgalvots, ka vērtības novērtējums attiecās uz īpašumiem ar numuriem 1/301 un 1/630. Taču tas neparādās faktiskajā novērtējumā, un arī novērtējumā fiksētais kvadrātmetru skaits nenorāda, ka abi īpašumi ir ņemti vērā.

⁽¹⁶⁾ Norvēģijas atbilde uz Iestādes pirmo informācijas pieprasījumu (pasākums Nr. 427879, 5. pielikums).

⁽¹⁷⁾ Aprēķini, ņemot vērā, pamatojas uz viena kvadrātmetra vērtību – NOK 600, kam pieskaitīta īpašumā ar numuru 1/301 esošās ēkas vērtība. Ēkas novērtējums Iestādei nav iesniegts.

⁽¹⁸⁾ Šis aprēķins pamatojas uz to pašvaldības sākotnējo izdevumu novērtējumu NOK 125 000 apmērā, kuri izklāstīti pašvaldības domes apspriežu pavaddokumentos (pasākums Nr. 413558, 16.–17. lpp.). Šķiet, ka uzņēmuma *Skanska* veiktais novērtējums ir saņemts vēlāk.

⁽¹⁹⁾ Norvēģijas apsvērumi par Iestādes lēmumu uzsākt procedūru, pasākums Nr. 466024, 3. pielikums.

⁽²⁰⁾ Norvēģu valodā – “*Tomtebelastningsmetoden*”.

⁽²¹⁾ Pasākums Nr. 413558, 19. lpp. *et seq.*

Līgumā ir iekļauta zaudējumu apvērse klauzula (7. pants), kas attiecas uz Times pašvaldību gadījumā, ja īpašums nav uzbūvēts vai nav izmantojams piecus gadus pēc tā pārņemšanas dienas.

Līguma noslēgšanas laikā īpašumu veidoja neapbūvēts zemesgabals. Ziņojumā pašvaldības domei, kas apstiprināja līgumu, pašvaldības administrācija pauz viedokli, ka zemes pārdošanas nosacījumos ir jāiekļauj punkts par apbūves līguma noslēgšanu. Saskaņā ar pašvaldības amatpersonu teikto 2007. gada 30. augustā tika pieņemti jaunie, sīki izstrādātie zonējuma noteikumi, atbilstīgi kuriem īpašumu paredzēja sporta vajadzībām⁽²²⁾. Pārdošanas līgumā noteikts, ka apbūves līgums jānoslēdz, pamatojoties uz zonējuma noteikumiem. Norvēģijas iestādes, izsakot apsvērumus par lēmumu uzsākt procedūru, iesniedza konsultāciju biroja *Asplan Viak* veikto apbūves izmaksu aprēķinu un kāda vietējā būvuzņēmēja zemes darbu veikšanas piedāvājumu⁽²³⁾.

Pašvaldība apstiprina, ka pirms pārdošanas, kas notika pēc pircēja iniciatīvas, netika organizēta publiska izsole, taču apgalvo, ka sludinājums par minēto zemi 2003.–2004. gadā bija ievietots viņu tīmekļa vietnē. No administratīvā ziņojuma, kas izveidots pirms pārdošanas, var secināt, ka pieprasītā maksa pamatojās uz cenu, par kādu Times pašvaldība īpašumu iegādājās 1999. gadā, pieskaitot tai kapitāla izmaksas, regulatīvā darba un administratīvās izmaksas. Tādējādi cena tika noteikta saskaņā ar pašvaldības rūpniecisko īpašumu pārdošanas vispārējo principu, t. i., pārdošana par pašizmaksas cenu⁽²⁴⁾.

Sūdzības iesniedzējs, pamatojoties uz novērtējumu, ko, domājams, 2007. gada janvārī veica kāds neatkarīgs īpašuma vērtētājs, apgalvoja, ka šāda veida īpašumu cena varētu svārstīties ap NOK 400 par vienu kvadrātmetru⁽²⁵⁾. Taču šajā sakarā nav iesniegts neviens dokuments. Pašvaldības amatpersonas, pamatojoties uz privātpersonu veikto līdzīgu īpašumu pārdošanu tuvākajā apkārtnē, apgalvoja, ka šajā rajonā tirgus cena varētu svārstīties robežās no NOK 80 līdz NOK 115 par vienu kvadrātmetru⁽²⁶⁾. Atbildot uz lēmumā par oficiālās izmeklēšanas procedūras uzsākšanu esošo Iestādes rīkojumu sniegt informāciju, Norvēģijas iestādes ir iesniegušas OPAK veiktos vērtības novērtējumus. OPAK novērtējums attiecas uz zemes zonējumu līguma slēgšanas laikā, t. i., uz zemi, kas domāta rūpniecības, nevis sporta vajadzībām, kā tas paredzēts jaunākajos zonējuma noteikumos. Novērtējums pamatojas nevis uz ekspluatācijas metodi, bet gan uz pārdošanas vērtību, kas definēta kā “cena, ko atsevišķas, neatkarīgas ieinteresētās personas ir gatavas maksāt novērtēšanas dienā”. Minētajā gadījumā šī cena tiek noteikta, atsaucoties uz pārdošanas cenām, par kurām var iegūt “līdzīgus īpašumus šajā

apkārtnē”. Novērtējumā secināts, ka tirgus cena nav precīzi nosakāma; tā varētu svārstīties robežās no NOK 80 līdz NOK 100 par vienu kvadrātmetru.

2.3. ĪPAŠUMU AR NUMURIEM 2/70 UN 2/32 PĀRDOŠANA BRYNE FOTBALLKLUBB

2.3.1. Pārdošanas līgums

Saskaņā ar 2003. gada 8. augusta līgumu⁽²⁷⁾ Times pašvaldība nodeva īpašumu *Bryne* stadions (īpašumi ar numuriem 2/32 un 2/70, zemes platība – aptuveni 53 000 kvadrātmetru) futbola klubam *Bryne fotballklubb* (*Bryne FK*)⁽²⁸⁾. Futbola klubam jau piederēja uz šīs zemes esošās būves (tostarp futbola tribīne), kā arī bija noslēgti zemes nomas līgumi⁽²⁹⁾. Uz šīs zemes ir palikusi viena ēka, kas nepieder *Bryne fotballklubb*, un tika paredzēts, ka klubs varētu pārņemt pašvaldības tiesības, kas noteiktas ar minētās ēkas īpašnieku noslēgtajā nomas līgumā⁽³⁰⁾.

Saskaņā ar *Bryne* līguma 2. pantu īpašumi ar numuriem 2/32 un 2/70 klubam *Bryne FK* tiek nodoti bez atbildības. Turklāt pašvaldība sedza visus izdevumus, kas saistīti ar īpašuma nodošanu, piemēram, izdevumus par zemesgabalu sadali, uzmērīšanu u. c. darbībām. Minētie īpašumi aizņem aptuveni 53 000 kvadrātmetru, un līgumā ir skaidri noteikts, ka tie galvenokārt ir jāizmanto sporta vajadzībām.

No līguma 1. panta var secināt, ka futbola klubs prasīja tam nodot īpašumtiesības uz zemi. Mērķis bija palielināt kluba īpašumus, lai varētu pilnveidot futbola laukumu atbilstīgi prasībām, kas piemērojamas laukumiem, kurus izmanto *Tippeligaen* (Norvēģijas virslīgā). Pašvaldības dienesta vēstulēs norādīts, ka klubam bija svarīgi spēt iekļāt īpašumu kā parādu nodrošinājumu, lai gan īpašuma vērtība, iespējams, bija samazināta līguma noteikuma dēļ, ka īpašumu var izmantot tikai sporta vajadzībām.

Atbildot uz lēmumā par oficiālās izmeklēšanas procedūras uzsākšanu esošo Iestādes rīkojumu sniegt informāciju, Norvēģijas iestādes ir iesniegušas stadiona zemes vērtības novērtējumu, t. i., kāda šī vērtība bija īpašuma nodošanas laikā. Novērtējumu veica OPAK. Vērtēšanas birojs OPAK, pamatojoties uz zemes novērtējumu un pieņemot, ka zemi izmantos sporta objektu vajadzībām, secināja, ka tās pārdošanas vērtība ir NOK 2 650 000.

⁽²⁷⁾ Turpmāk tekstā – “*Bryne* līgums”.

⁽²⁸⁾ Pasākums Nr. 413558, 29. lpp., un Norvēģijas atbilde uz Iestādes pirmo informācijas pieprasījumu (pasākums Nr. 427879, 29. pielikums). Spriežot pēc pārdošanas pavaddokumentiem, pašvaldība savukārt 1996. gadā no futbola kluba bija nopirkusi zemi par 1 miljonu NOK. Iestādei nav papildu informācijas par šo pārdošanas darījumu.

⁽²⁹⁾ Norvēģijas iesniegtie zemes nomas līgumi, 18. un 19. pielikums Norvēģijas atbildei uz Iestādes pirmo informācijas pieprasījumu (pasākums Nr. 427879).

⁽³⁰⁾ Skatīt 24. pielikumu Norvēģijas atbildei uz Iestādes pirmo informācijas pieprasījumu (pasākums Nr. 427879).

⁽²²⁾ Norvēģijas apsvērumi par Iestādes lēmumu uzsākt procedūru, pasākums Nr. 466024, 9. zemsviras piezīme.

⁽²³⁾ Norvēģijas apsvērumi par Iestādes lēmumu uzsākt procedūru, pasākums Nr. 466024, 8. un 9. pielikums.

⁽²⁴⁾ Pasākums Nr. 413558, 16.–17. lpp.

⁽²⁵⁾ Skatīt pasākumu Nr. 413558 (sākotnējā sūdzība), kas atkarojas *Aksjonsgruppā* apsvērumos attiecībā uz Norvēģijas atbildi, pasākums Nr. 477440.

⁽²⁶⁾ Norvēģijas atbilde uz Iestādes pirmo informācijas pieprasījumu (pasākums Nr. 427879, 13.–17. pielikums).

Sūdzības iesniedzējs apgalvoja, ka futbola klubs *Bryne FK* 2007. gadā plānoja pārdot stadionu uzņēmumam *Forum Jæren* par 50 miljoniem NOK. *Håland* pilsētā uz zemes, kas nopirkta no uzņēmuma *Bryne Industriepark AS* (kā minēts iepriekš), bija plānots uzbūvēt jaunu stadionu. Atbildot uz Iestādes informācijas pieprasījumu, Norvēģijas iestādes apstiprināja, ka futbola klubs *Bryne FK* un uzņēmums *Forum Jæren* bija parakstījuši nodomu protokolu par īpašumu ar numuru 2/70, bet nevarēja uzrādīt tā kopiju. Tomēr šķiet, ka 2008. gadā šie darījumi tika atcelti, jo būvniecības izmaksas par plānoto stadionu *Håland* pilsētā izrādījās ievērojami augstākas, nekā bija paredzēts⁽³¹⁾.

2.3.2. Futbola klubs *Bryne FK*

Zemes saņēmējs *Bryne FK* ir vietējais futbola klubs, kas pašlaik spēlē tā sauktajā "*Adecco League*" (1. līgā). *Bryne FK* uzņēmumu reģistrā ir reģistrēts kā bezpeļņas organizācija⁽³²⁾, taču futbola klubs ir nodibinājis arī sabiedrību ar ierobežotu atbildību – *Bryne Fotball AS*.

Saskaņā ar Norvēģijas iestāžu sniegto informāciju⁽³³⁾ 2001. gadā klubs un sabiedrība ar ierobežotu atbildību noslēdza sadarbības līgumu, pamatojoties uz Norvēģijas Futbola asociācijas izstrādāto standarta līgumu par komerciālo un nekomerciālo komandas vienību sadarbību. Atbilstīgi līguma nosacījumiem⁽³⁴⁾ sabiedrība ar ierobežotu atbildību *Bryne Fotball ASA* tolaik bija atbildīga par šādu saimniecisko darbību: sponsorēšanas līgumu slēgšana, mediju un televīzijas apraides tiesību, kā arī reklāmas laukumu pārdošana, sporta līdzjutējiem paredzēto piederumu pārdošana un licencēšana, treneru un spēlētāju izmantošana reklāmas vajadzībām, kluba nosaukuma un logotipa komerciāla izmantošana, kluba vietējo futbola spēļu biļešu tirdzniecība, loto izložu līgumu slēgšana. *Bryne FK*, no otras puses, bija atbildīgs par visām ar sportu saistītajām lietām, piemēram, komandu atlasi un trenēšanu, pašu futbola spēļu plānošanu, braucieni organizēšanu spēlētājiem, sporta asociāciju noteikumiem un likumos paredzētajām kluba tiesībām un pienākumiem attiecībā uz spēlētājiem, dalībniekiem, citām organizācijām un valsts aģentūrām, biedru naudu un mazāk nozīmīgu saimniecisko darbību, piemēram, izložu organizēšanu futbola spēļu laikā un stadiona darbības vadīšanu.

Saskaņā ar sadarbības līgumu sabiedrība *Bryne Fotball ASA* bija finansiāli atbildīga par spēlētājiem⁽³⁵⁾. Turklāt *Bryne Fotball ASA* maksāja par spēlētāju iegādi vai gadījumā, ja kāds no kluba junioru komandu spēlētājiem tika virzīts uz elites komandu,

maksāja klubam *Bryne FK*. Sabiedrība ar ierobežotu atbildību paturēja arī tīro peļņu pēc šo izdevumu nomaksas. Visbeidzot, sabiedrība ar ierobežotu atbildību maksāja klubam *Bryne FK* NOK 150 000 gadā par stadiona iznomāšanu, kā arī NOK 10 000 par katru oficiālo futbola spēli un zināmu maksu par apraides, sponsorēšanas un citām tiesībām.

Taču, lai atbilstu Norvēģijas Futbola asociācijas (*NFF*) vispārējām prasībām, spēlētāju darba līgumi oficiāli bija noslēgti ar *Bryne FK*, un klubs arī oficiāli bija līgumslēdzēja puse, slēdzot līgumus par spēlētāju pārdošanu, pirkšanu un nolīgšanu. Turklāt klubs bija atbildīgs par tīri sportiska rakstura pārvaldi (piemēram, treniņiem, atlasī utt.).

Kluba un sabiedrību 2004. gada pavasarī reorganizēja. Visa *Bryne ASA* darbība tika nodota klubam *Bryne FK*, bet *Bryne Fotball ASA* mainīja uzņēmuma statusu un kļuva par *Bryne Fotball AS*, kura vienīgais mērķis bija parādu dzēšana. Šķiet, ka parādi tika samaksāti 2006. gadā⁽³⁶⁾. Tādējādi pašlaik visu – gan saimniecisko, gan cita veida darbību – veic klubs *Bryne FK*.

3. NORVĒGIJAS IESTĀŽU APSVĒRUMI

Norvēģijas valdība ir iesniegusi apsvērumus par lēmumu uzsākt oficiālo izmeklēšanas procedūru.

3.1. APSVĒRUMI PAR ĪPAŠUMU AR NUMURIEM 1/152, 1/301 UN 1/630 PĀRDOŠANU UZŅĒMUMAM GRUNNSTEINEN AS

Kopā ar apsvērumiem Norvēģijas iestādes iesniedza arī īpašuma vērtības novērtējumu, tostarp pazemes autostāvvietu cenas novērtējumu.

Norvēģijas iestādes uzskata, ka īpašums netika atdots bez atlīdzības; pašvaldībai atlīdzināja, uzbūvējot pazemes autonomietni. Tādējādi valsts atbalstu varētu nepiešķirt, ja maksa par autostāvvietu uzcelšanu vismaz atbilstu uzņēmumam *Grunnsteinen AS* nodoto īpašumu vērtībai.

Šajā sakarā Norvēģijas iestādes norāda uz *OPAK* veikto vērtības novērtējumu, secinot, ka uzņēmumam *Grunnsteinen* nodoto īpašumu vērtība, kopumā ņemot, svārstās no NOK 4 510 000 līdz NOK 5 636 000. Turklāt *OPAK*, pamatojoties uz līdzīgos projektos gūto pieredzi, kas ir parasta nozares prakse, lēš, ka pazemes autonomietnē esošo autostāvvietu būvniecības izmaksas ir aptuveni NOK 8 450 000. Norvēģijas iestādes arī norāda, ka būvniecības uzņēmums *Skanska*, līdzīgi pamatojoties uz pieredzi, ir novērtējis autostāvvietu būvniecības izmaksas – NOK 150 000 par vienu autostāvvietu jeb NOK 9 750 000 par 65 autostāvvietām.

⁽³¹⁾ Futbola kluba *Bryne FK* apsvērumi par oficiālās izmeklēšanas procedūras uzsākšanu (pasākums Nr. 485026).

⁽³²⁾ Norvēģijas atbilde uz Iestādes pirmo informācijas pieprasījumu (pasākums Nr. 427879, 21. pielikums).

⁽³³⁾ Norvēģijas apsvērumi par lēmumu uzsākt oficiālo izmeklēšanas procedūru, 2008. gada 21. februāra vēstule (pasākums Nr. 466024).

⁽³⁴⁾ 13. pielikums Norvēģijas apsvērumiem par lēmumu uzsākt oficiālo izmeklēšanas procedūru, 2008. gada 21. februāra vēstule (pasākums Nr. 466024).

⁽³⁵⁾ Sabiedrība ar ierobežotu atbildību maksāja algas spēlētājiem, kā arī algas fizioterapeitiem, treneriem un pārējam palīgpersonālam, veica darbu devēja sociālās apdrošināšanas iemaksas, apmaksāja treniņiem un spēlēm vajadzīgā aprīkojuma iegādi un uzturēšanu, treniņu sesijas un, visbeidzot, komandu braucieni izdevumus saistībā ar izbraukuma spēlēm.

⁽³⁶⁾ Norvēģijas atbilde uz Iestādes pirmo informācijas pieprasījumu (pasākums Nr. 427879, 22. pielikums).

Pamatojoties uz šiem skaitļiem, Norvēģijas iestādes apgalvo, ka autonomvietnes vērtība kompensē īpašuma vērtību ar uzviju un līdz ar to valsts atbalsts nav iesaistīts.

3.2. APSVĒRUMI PAR ĪPAŠUMA AR NUMURU 4/165 PĀRDOŠANU UZŅĒMUMAM BRYNE INDUSTRIPARK AS

Attiecībā uz īpašuma ar numuru 4/165 pārdošanu uzņēmumam *Bryne Industripark AS* atkal tika iesniegts OPAK veiktais vērtības novērtējums. Norvēģijas iestādes ir norādījušas, ka OPAK zemi ir novērtējis saskaņā ar tolaik spēkā esošajiem noteikumiem, t. i., kā neapbūvētu zemesgabalu, kas vispārējā pašvaldības plānojumā paredzēts rūpniecības vajadzībām, bet nav iekļauts detalizētā zonējuma plānā. Norvēģijas iestādes neuzskata par būtisku to, ka piedāvājums detalizētam zonējuma plānam bija iesniegts, taču vēlāk atsaukts un ka teritoriju pēc tam pārzonēja sporta vajadzībām, tā kā darījuma laikā zonējuma plāns nebija spēkā.

Ņemot vērā iepriekš minēto, Norvēģijas iestādes uzsver, ka uzņēmuma *Bryne Industripark* faktiski samaksātā cena, kas ir NOK 4 700 000 (atbilst NOK 83 par vienu kvadrātmetru), saskaņā ar OPAK vērtības novērtējumu iekļaujas pieņemamo cenu robežās, t. i., NOK 4 510 000–5 636 000 (jeb NOK 80–100 par vienu kvadrātmetru). Atzīstot, ka samaksātā cena vairāk tuvojas OPAK noteiktās pieņemamās cenas intervāla zemākajai robežai, Norvēģijas iestādes tomēr uzskata, ka atbalsts nevar būt iesaistīts, kamēr samaksātā cena būtiski neatšķiras no aprēķinātajām vērtībām, jo vērtība neapbūvētam zemesgabalam, kas nav iekļauts zonējuma plānā, jebkurā gadījumā nav precīzi nosakāma.

3.3. APSVĒRUMI PAR ĪPAŠUMU AR NUMURIEM 2/70 UN 2/32 PĀRDOŠANU BRYNE FK

Attiecībā uz īpašumu ar numuriem 2/70 un 2/32 pārdošanu Norvēģijas iestādes uzskata, ka pirmais jautājums, kas būtu jāizvērtē, ir saistīts ar to, vai ar minētā darījuma palīdzību uzņēmumam tika piešķirta ekonomiska priekšrocība. Pievienotajā vērtības novērtējumā OPAK ir aprēķinājis, ka vērtība īpašumam, uz kura ir uzbūvēts stadions, svārstās robežās no NOK 2 385 000 līdz NOK 2 915 000. Tā kā atlīdzība par īpašumu netika maksāta, Norvēģijas iestādes atzīst, ka klubam *Bryne FK* ir piešķirta ekonomiska priekšrocība, kas atbilst OPAK noteiktajai īpašuma vērtībai.

Lai gan klubam *Bryne FK* tika piešķirta priekšrocība, Norvēģijas iestādes apgalvo, ka atbalsts EEZ līguma 61. panta 1. punkta izpratnē darījumā nebija iesaistīts. Norvēģijas iestādes uzskata, ka darījuma laikā *Bryne FK* nebija uzņēmums EEZ valsts atbalsta noteikumu izpratnē. Šis uzskats pamatojas uz kluba organizatorisko struktūru darījuma laikā. Tolaik *Bryne FK* bija iesaistīts tikai nekomerciālās un ar profesionālo sportu nesaistītās darbībās, kamēr par komerciālo darbību, kā arī par ekonomiskajiem riskiem un priekšrocībām, kas attiecās uz kluba profesionālo futbola komandu, atbildēja *Bryne Fotball ASA*.

Attiecībā uz iespējamo valsts atbalstu uzņēmumam *Bryne Fotball ASA* Norvēģija apgalvo, ka atbalsts nebija iespējams, ņemot vērā sadarbības līguma noteikumus. Saskaņā ar līgumu uzņēmumam *Bryne Fotball ASA* bija jāmaksā klubam *Bryne FK* ikgadējā maksa NOK 150 000 apmērā par stadiona lietošanu, kā arī NOK 10 000 par katru oficiālo spēli. Tādējādi līgums nodrošināja, ka no zemes nodošanas radītās ekonomiskās priekšrocības labumu gūst vienīgi klubs *Bryne FK*.

Attiecībā uz *Bryne Fotball ASA* un *Bryne FK* apvienošanos, kas notika apmēram pusgadu pēc īpašuma nodošanas, Norvēģijas iestādes norāda, ka nevar uzskatīt, ka līdz ar šo apvienošanos pašvaldības piešķirtā priekšrocība automātiski pieaugs proporcionāli kluba komerciālajai darbībai. Šajā gadījumā ir sīki jāizanalizē pašreizējā saimnieciskā darbība, lai noteiktu sadales principus starp saimniecisko darbību un darbību, kas nav saistīta ar saimniecisko darbību.

4. TREŠO PERSONU APSVĒRUMI

4.1. BRYNE FK APSVĒRUMI

Bryne FK ir iesniedzis apsvērumus par īpašuma nodošanu, kā arī par kluba organizatorisko struktūru un darbību.

Saskaņā ar iepriekš minēto klubs paskaidro, ka tā organizatoriskā struktūra mainījās 2004. gadā, apvienojoties *Bryne FK* un *Bryne Fotball ASA*. Pašlaik visas darbības veic *Bryne FK*. Taču klubs ir noslēdzis savstarpēju līgumu ar uzņēmumu *Klubbinvest AS*, kurš uzņemas finansiālo risku par līgumiem, kas noslēgti ar profesionālajiem futbolistiem.

Turklāt klubs norāda, ka tā darbības rezultāti 2005., 2006. un 2007. gadā ir bijuši negatīvi un ka tā darbībai galvenokārt ir nekomerciāls raksturs, jo darbs lielākoties saistīts ar jaunajiem futbolistiem. Kopumā no kluba 2 047 darbības stundām⁽³⁷⁾ saimnieciskā darbība aizņem tikai aptuveni 230 stundas jeb 11 procentus no kopējā stundu skaita. Visas ar saimniecisko darbību nesaistītās darbības notiek objektos, kas atrodas uz zemes, kura klubam nodota atbilstīgi 2003. gada līgumam.

Attiecībā uz stadiona zemesgabala un ēku īpašumtiesību nodošanu klubs uzsver, ka 2003. gadā tam tika nodota vienīgi zeme, jo ēkas un aprīkojums klubam jau piederēja. Turklāt klubs atsauca uz nomas līgumu, kuru noslēgusi Tīmes pašvaldība kā iepriekšējais īpašuma īpašnieks un saskaņā ar kuru zināma nodotās zemes teritorija uz 99 gadiem ir paredzēta autostāvvietām. Klubs uzskata, ka šis ilgtermiņa nomas līgums ievērojami samazina īpašuma vērtību un ka OPAK to nebija ņēmis vērā.

⁽³⁷⁾ Pamatojoties uz *Bryne FK* iesniegto kontrolsarakstu (pievienots pasākumam Nr. 485026), kurā norādīts darbības stundu skaits, to sadaļums pēc vecuma grupām, mēnešiem un darbības veida (treniņš, spēle u. tml.)

Pēc kluba domām, zemes nodošanas laikā *Bryne FK* nebija uzņēmums tālaika kluba organizatoriskās struktūras un iepriekš aprakstītā sadarbības līguma dēļ. Tā kā atbalsta jautājums ir jāvērtē, ņemot vērā īpašuma nodošanas laiku, tad valsts atbalsts nav iesaistīts. Attiecībā uz īpašuma vērtību klubs atzīmē, ka nodotās zemes reālā vērtība autostāvvietām paredzēto zemes daļu nomas līguma negatīvās vērtības dēļ ir ievērojami zemāka par *OPAK* noteikto cenu. Tādēļ, ja Iestāde secina, ka darījums ir saistīts ar atbalstu, jebkurš atbalsta elements var būt *de minimis*.

4.2. NORVĒGIJAS FUTBOLA ASOCIĀCIJAS APSVĒRUMI

Norvēģijas Futbola asociācija (*NFF*) ir iesniegusi apsvērumus attiecībā uz Norvēģijas futbola organizāciju kopumā, tai pašā laikā atturoties izteikt konkrētus apsvērumus par izskatāmo lietu.

Asociācija paskaidro, ka ir viena no Norvēģijas lielākajām bezpeļņas organizācijām, kurā ir vairāk nekā 500 000 biedru, tostarp 400 000 aktīvu futbolistu. Asociācijas galvenā darbība ir visu līmeņu spēlētāju atlase un pilnveidošana.

Tāpēc *NFF* cenšas nodrošināt, lai visā valstī pastāvētu atbilstošas iespējas.

NFF norāda, ka pēc būtības tas ir sabiedrības pienākums piedāvāt un organizēt sporta pasākumus bērniem un jauniešiem viņu tuvākajā apkārtnē. Tādējādi gan sporta sabiedrībai, gan valsts iestādēm ir jāveicina jaunu objektu būvniecība. Patiesībā *NFF* domā, ka kluba ieguldījums minētajā sabiedrības uzdevumā ir diezgan būtisks, lai gan tā apmērs nekad nav ticis precizēts. Papildu labums, kas rodas no kluba centieniem atbalstīt bērnus un jauniešus, ir mobilitātes iespējas radīšana starp masu un profesionālo futbolu. Solidaritāte ar vietējiem klubiem vienmēr ir nozīmīgs mērķis, pat tad, ja ienākumi tiek gūti, pārdodot apraides tiesības valsts vai Eiropas mērogā.

4.3. KLUBA VÅLERENGA FOTBALL APSVĒRUMI

Futbola klubs *Vålerenga Fotball* ar sava juridiskā pārstāvja – juridiskā biroja *Selmer* – starpniecību ir iesniedzis vispārīgus apsvērumus jautājumā par zemes nodošanu futbola klubiem futbola objektu būvēšanai. Saskaņā ar klubu *Vålerenga* šai problēmai ir praktiska nozīme un nākotnē tā atkal var kļūt aktuāla.

Ņemot vērā iepriekš minēto, klubs norāda uz sešiem jautājumiem, kas varētu būt svarīgi šādu lietu risināšanā. Pirmkārt, klubs norāda, ka ir svarīgi nodalīt komerciālās un ar komerciju nesaistītās kluba daļas grāmatvedības uzskaites. Otrkārt, *Vålerenga* apgalvo, ka klubs, kam pieder stadions, kurš tiek izīrēts, tomēr var neatbilst uzņēmuma definīcijai, ja tas darbojas tikai kā "pasīvais īpašnieks". Treškārt, pēc *Vålerenga* domām, pastāv

pieņēmums, ka futbola stadionu būvniecība un vadīšana neietekmē tirdzniecību. Ceturtkārt, tiek pieņemts, ka futbola stadionus var uzskatīt par sabiedriskām infrastruktūrām. Piektkārt, futbola stadionam ir jānosaka tirgus cenām atbilstoša nomas maksa, pamatojoties uz pircēju maksātspēju, nevis uz ieguldījuma amortizāciju. Sestkārt, saistībām uzbūvēt un vadīt futbola stadionu līdz ar nodoto zemi ir negatīva vērtība; tas nozīmē, ka klubs negūst nekādu ekonomisku priekšrocību.

II. NOVĒRTĒJUMS

1. VALSTS ATBALSTA PIEŠĶIRŠANA

EEZ līguma 61. panta 1. punktu lasa šādi:

"Ja vien šajā līgumā nav paredzēts citādi, ar līgumu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir EK dalībvalstis vai EBTA valstis vai ko jebkādā veidā sniedz no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences traucējumus, dodot priekšroku atsevišķiem uzņēmumiem vai atsevišķu preču ražošanai, ciktāl šāds atbalsts ietekmē tirdzniecību starp Līgumslēdzējām pusēm."

No šā noteikuma izriet, ka valsts atbalstu EEZ līguma izpratnē var piešķirt, ja tiek ievēroti šādi nosacījumi:

- atbalsts jāpiešķir no valsts līdzekļiem,
- atbalstam jānodod priekšroka atsevišķiem uzņēmumiem vai atsevišķu preču ražošanai, t. i., no šā atbalsta uzņēmumam jāpiešķir *ekonomiska priekšrocība*,
- atbalstam jābūt *selektīvam* EEZ līguma izpratnē,
- atbalstam jā*kropļo* konkurence un jā*ietekmē* tirdzniecība starp līgumslēdzējām pusēm.

Atbilstība šiem nosacījumiem ir jāvērtē katrā gadījumā atsevišķi, ņemot vērā katru iepriekš aprakstīto darbību.

2. ĪPAŠUMU AR NUMURIEM 1/152, 1/301 UN 1/630 PĀRDOŠANA UZŅĒMUMAM GRUNNSTEINEN AS

Lēmumā par oficiālās izmeklēšanas procedūras uzsākšanu Iestāde izteica šaubas par to, vai darījums veikts, ievērojot tirgus noteikumus. Iestāde atzina, ka pēc būtības darījumā varētu būt ievēroti tirgus noteikumi, jo par īpašumu samaksāto cenu veido saistības uzbūvēt pazemes īpašumu pašvaldībai. Taču, lai to pārbaudītu, Iestādei jāveic īpašuma vērtības novērtējums un attiecīgi jānosaka reālā autostāvvietu būvniecības tirgus cena.

Turklāt lēmumā par procedūras uzsākšanu Iestāde norādīja, ka tobrīd Norvēģijas iestāžu iesniegtais vērtības novērtējums, ko veica uzņēmums *Eiendomsmebler 1*, attiecās tikai uz vienu no minētajiem īpašumiem. Iestāde apšaubīja arī īpašuma ar numuru 1/630 vērtības novērtējuma ticamību, jo novērtējumā nebija minēta izmantotā metode, kā arī nebija sniegts īpašuma raksturojums, kas ir izšķirošs faktors, izdarot secinājumu.

Iestāde arī atzina, ka darījums ir ietekmējis EEZ tirdzniecību un konkurenci.

Pēc Iestādes lēmuma uzsākt procedūru Norvēģijas iestādes ir iesniegušas jaunu īpašumu vērtības novērtējumu un OPAK veikto autostāvvietu būvniecības izmaksu novērtējumu. Iestāde atzīmē, ka nevar uzskatīt, ka uzņēmumam *Grunnsteinen* tika piešķirta kāda priekšrocība, ja iespējams pierādīt, ka īpašuma vērtība bija vienāda ar vai zemāka par pazemes autonomvietnes būvniecības saistību negatīvo vērtību. Lai to pārbaudītu, ir jāizvērtē OPAK ziņojuma ticamība, atsaucoties uz metodi, kas izklāstīta pamatnostādņēs par valsts atbalsta elementiem zemes un ēku pārdošanā, ko veic valsts iestādes.

2.1. OPAK ZIŅOJUMA NOVĒRTĒJUMS

Saskaņā ar pamatnostādņēm par valsts atbalsta elementiem zemes un ēku pārdošanā, ko veic valsts iestādes, īpašuma tirgus vērtība ir jānosaka, pamatojoties uz vispārpieņemtiem tirgus rādītājiem un vērtēšanas standartiem, un tas jā dara īpašuma vērtētājam, kuram ir laba reputācija un kurš ir neatkarīgs, veicot savus pienākumus. Visbeidzot, īpašo saistību ekonomiskais neizdevīgums ir jāizvērtē atsevišķi, un to var ierēķināt pirkuma cenā ⁽³⁸⁾.

Īpašuma vērtētājs ar labu reputāciju

Vērtējuma ziņojumu izveidoja OPAK – uzņēmums, kas darbojas būvniecības vadīšanā, pakalpojumu sniegšanā mājokļu īpašnieku biedrībām un īpašumu vērtēšanā. Attiecīgo ziņojumu izstrādāja vērtētājs *Jacob Aarsheim*.

Pamatnostādņēs par valsts atbalstu noteikts, ka "īpašuma vērtētājs" ir persona ar labu reputāciju, kura atzītā mācību centrā ir ieguvusi attiecīgu grādu vai līdzvērtīgu akadēmisku kvalifikāciju, kurai ir atbilstoša pieredze un kura ir kompetenta, vērtējot zemi un ēkas, kas atrodas kādā konkrētā vietā un pieder pie noteiktas īpašumu kategorijas.

Norvēģijas iestādes ir paskaidrojušas, ka uzņēmumam OPAK, un jo īpaši šā uzņēmuma darbiniekam *Jacob Aarsheim*, ir liela

pieredze šīs kategorijas īpašumu vērtēšanā *Jæren* apkārtnē. Norvēģijas iestāžu apgalvojumi pamatojas uz vērtētāja *Jacob Aarsheim* dzīves aprakstu, kas pievienots Iestādei iesniegtajiem Norvēģijas iestāžu apsvērumiem ⁽³⁹⁾. Vērtētājam *Jacob Aarsheim* ir plaša pieredze, kā arī izglītība būvdarbu veikšanas tehnoloģijā. Tādējādi nav iemesla apšaubīt OPAK un *Jacob Aarsheim* atbilstību pamatnostādņēs minētajiem kritērijiem vai viņu labo reputāciju.

Īpašuma vērtētāja neatkarība

Valsts atbalsta pamatnostādņēs noteikts, ka: "Vērtētājam jābūt neatkarīgam, veicot uzdevumus, t. i., valsts iestādēm nav tiesību izdot rīkojumus attiecībā uz novērtēšanas rezultātiem."

Ziņojumā ir minēts novērtējuma mērķis un tas, ka vērtētājs *Jacob Aarsheim* un kāda cita OPAK persona ir bijuši klāt šā īpašuma apmeklējuma laikā. Ir pievienots arī izmantotās metodes sīks izskaidrojums. Ņemot vērā iepriekš minēto, Iestāde neredz iemeslu apšaubīt, ka īpašuma vērtētājs ir veicis novērtējumu, pamatnostādņu izpratnē būdams pilnīgi neatkarīgs.

Tirgus vērtības noteikšana, pamatojoties uz vispārpieņemtiem rādītājiem un vērtēšanas standartiem

Pamatnostādņēs "tirgus vērtība" tiek definēta kā "cena, par kādu vērtēšanas dienā zemi un ēkas varētu pārdot ar individuālu līgumu starp brīvprātīgu pārdevēju un neatkarīgu pircēju, pieņemot, ka lieta publiski piedāvāta tirgū, ka tirgus nosacījumi ļauj to likumīgā kārtā pārdot un ka pārdošanas sarunām, ņemot vērā īpašuma veidu, ir pietiekami daudz laika".

OPAK ziņojumā cita starpā minēti šādi pamatojumi un pieņēmumi:

- īpašnieks pret pārdošanu izturas pozitīvi,
- īpašumu var brīvi pārdot normālā laika periodā,
- netiek ņemti vērā pircēji, kas gatavi maksāt pārāk augstu cenu to "īpašo interešu" dēļ,

(..)

- vērtējums veikts saskaņā ar OPAK pieņemto darba kārtību īpašuma vērtības noteikšanai un *UiS* organizētajiem vērtības noteikšanas kursiem.

⁽³⁸⁾ Pamatnostādnes par valsts atbalsta elementiem zemes un ēku pārdošanā, ko veic valsts iestādes (2.2. iedaļas a)–c) punkts).

⁽³⁹⁾ Norvēģijas apsvērumi par Iestādes lēmumu uzsākt procedūru, pasākums Nr. 466024, 8. lpp. un 5. pielikums (CV).

Tā kā uz īpašuma esošā ēka ir atzīta par dzīvošanai nederīgu un ir jānojauc, OPAK īpašumu ir vērtējis kā neapbūvētu zemi. Izmantotā metodoloģija, kas minēta kā "zemes vērtības metode", tiek skaidrota šādi:

"Īpašuma novērtējums ir atkarīgs no tā paredzētā izmantojuma veida un attīstības potenciāla, tai skaitā no gaidāmās peļņas. Tiešs rādītājs ir zemes izmaksas (t. i., starpība starp pilnīgi labiekārtota īpašuma un kopējo būvdarbu tirgus vērtību, ieskaitot tīro peļņu, bet izslēdzot zemes vērtību), kas dalītas ar iekštelņu, izņemot pagrabstāva, kopējās platības kvadrātmetru skaitu" ⁽⁴⁰⁾. Turklāt tiek paskaidrots, ka zemes vērtība ir atkarīga no apkārtnē esošo ēku pieprasījuma, būvniecības izmaksām un spēkā esošajiem zonējuma noteikumiem. Novērtējuma izstrādē tiek ņemta vērā arī apkārtnē esošu līdzīgu zemesgabalu pārdošanas pieredze.

Piemērojot šo metodi, OPAK savā ziņojumā nonāca pie secinājuma, ka 3,2 miljoni NOK ir reāls pārdošanas cenas novērtējums.

Iestāde savā lēmumā par Oslo universitātes bibliotēkas ēkas pārdošanu iepriekš ir atzīmējusi, ka zemes vērtības metode ir pieļaujama, vērtējot zemesgabalus, uz kuriem neatrodas ēkas ⁽⁴¹⁾. Norvēģijas Vērtētāju asociācija (NTF) savās tīmekļa lappusēs ⁽⁴²⁾ vispirms piemin citas metodes, piemēram, tīrās kapitalizācijas metodi, naudas plūsmas metodi un tehniskās vērtības metodi. Taču šīs metodes paredz, ka uz zemes atrodas ēka. Tā kā uz konkrētā īpašuma esošā ēka ir atzīta par dzīvošanai nederīgu, Iestāde uzskata, ka zemes vērtības metode ir pieļaujama, vērtējot trīs attiecīgos īpašumus.

Īpašo saistību ekonomiskais neizdevīgums

Saskaņā ar pamatnostādņem "īpašās saistības, kas attiecas uz zemi un ēkām, bet neattiecas uz pircēju vai viņa saimniecisko darbību, valsts interesēs var pievienot pārdošanai, ja ikvienam potenciālajam pircējam šīs saistības ir jāizpilda, un viņš pēc būtības var tās izpildīt neatkarīgi no tā, vai viņš nodarbojas vai nenodarbojas ar uzņēmējdarbību, un neatkarīgi no veiktās uzņēmējdarbības veida. Neatkarīgiem vērtētājiem atsevišķi jāizvērtē šādu saistību ekonomiskais neizdevīgums, ko var ieskaitīt pirkuma cenā".

Iestāde uzskata, ka saistības uzbūvēt pazemes autonomietni ir šādas īpašās saistības, kas neattiecas uz pircēju. Dzīvošanai nederīgās ēkas nojaukšanas izdevumus arī var novērtēt un ierēķināt cenā, ievērojot tos pašus principus.

⁽⁴⁰⁾ OPAK veiktais īpašumu ar numuriem 1/152, 1/301 un 1/630 novērtējums (pasākuma Nr. 466024 3. pielikums).

⁽⁴¹⁾ Iestādes 2005. gada 29. jūnija Lēmums Nr. 170/05/COL par valstij piederošu īpašumu pārdošanu – Oslo universitātes bibliotēkas ēka un blakusesošā īpašuma daļa.

⁽⁴²⁾ <http://www.ntf.no/naring.aspx>

Runājot par saistībām uzbūvēt pazemes autostāvvietas, izmaksu novērtējums pamatojas uz valsts iestāžu un neatkarīga inženierzinātņu institūta izdotajām pamatnostādņēm ⁽⁴³⁾, kurās noteikts, ka vienai autostāvvietai paredzēti 25 kvadrātmetri un ka darba veikšanai ir vajadzīga pieredze pazemes autonomietņu būvniecības izmaksās. OPAK norāda, ka šī vērtības aprēķināšanas metode ir ierasta nozares prakse. Tādējādi OPAK secina, ka cena ir NOK 130 000 par vienu autostāvvietu jeb NOK 8 450 000 par 65 autostāvvietām (izņemot PVN un zemes izmaksas).

Nojaukšanas izdevumi, tostarp maksa par būvgružu savākšanu un šķirošanu, ir noteikti, pamatojoties uz līdzīgu nojaukšanas darbu pieredzi. OPAK lēš, ka šie izdevumi var sasniegt NOK 150 000.

Iestāde atgādina, ka, lai gan tās pienākumos ietilpst pieaicināto personu iesniegto ekspertu atzinumu satura vērtēšana, Iestādes pienākumos neietilpst tās ārējo konsultantu iesaistīšana ⁽⁴⁴⁾. Izpētot vērtības aprēķinus, kurus veica kāds neatkarīgs eksperts ar pietiekamām tehniskām zināšanām īpašumu vērtības noteikšanā, un pamatojoties uz objektu pārbaudēm, Iestāde uzskata, ka šie aprēķini atbilst valsts atbalsta pamatnostādņēm. Tādējādi aprēķinātās izmaksas var iekļaut pirkuma cenā.

2.2. SECINĀJUMI PAR VALSTS ATBALSTA ELEMENTIEM ĪPAŠUMU AR NUMURIEM 1/152, 1/301 UN 1/630 PĀRDOŠANĀ UZŅĒMUMAM GRUNNSTEINEN AS

Pamatojoties uz iepriekš minēto OPAK ziņojuma izvērtējumu, Iestāde secina, ka, tā kā ekonomiskais neizdevīgums, kas rodas no saistībām uzbūvēt pazemes autostāvvietas un no izmaksām par dzīvošanai nederīgās ēkas nojaukšanu, kopumā ir novērtēts 8,6 miljonu NOK apmērā, bet īpašuma vērtība ir aprēķināta 3,2 miljonu NOK apmērā, tad no darījuma uzņēmumam *Grunnsteinen AS* netiek piešķirta nekāda ekonomiska priekšrocība. Tā kā ekonomiskā neizdevīguma negatīvā vērtība ievērojami pārsniedz īpašuma pozitīvo vērtību, tad šo secinājumu neietekmē pieļaujamās kļūdas robežas vai OPAK konstatētais fakts, ka šādus īpašumus nevar precīzi novērtēt.

Taču Iestāde atzīmē, ka atšķirība vērtībā, kas pastāv starp saistībām, kuras uzņēmums *Grunnsteinen* ir uzņēmies, un īpašuma cenu, ir tik būtiska, ka tā var norādīt uz to, ka OPAK noteiktā tirgus vērtība varētu būt neprecīza. Tomēr lielās neatbilstības dēļ pat būtiska OPAK noteikto vērtību pārrēķināšana neliktu secināt, ka uzņēmumam *Grunnsteinen* ir piešķirta kāda priekšrocība.

Saskaņā ar iepriekš minēto Iestāde secina, ka īpašumu ar numuriem 1/152, 1/301 un 1/360 nodošana uzņēmumam *Grunnsteinen* nebija saistīta ar valsts atbalstu EEZ līguma 61. panta 1. punkta izpratnē.

⁽⁴³⁾ *Norges byggeforskningsinstitutt un Statens vegvesen.*

⁽⁴⁴⁾ Lieta T-274/01 *Valmont* pret Komisiju [2004], *Rec.*, II-3145, 72. punkts.

3. ĪPAŠUMA AR NUMURU 4/165 PĀRDOŠANA UZŅĒMUMAM BRYNE INDUSTRIPARK AS

Lēmumā par oficiālās izmeklēšanas uzsākšanu Iestāde izteica šaubas par to, ka cena –4,7 miljoni NOK par 56 000 kvadrātmetru lielu īpašumu – atbilst tirgus cenai. Iestādes šaubas cita starpā pamatojās uz faktu, ka pašvaldība paziņoja, ka īpašums ir pārdots par pašizmaksas cenu, bet vēlāk no šīs nostājas atkāpās, jo tika uzskatīts, ka tieši šā iemesla dēļ zeme pārdota pārāk lēti. Turklāt, tā kā nebija izstrādāts vērtības novērtējums, Iestāde nebija pārliecināta par salīdzinājumu, kas veikts citiem šajā apvidū pārdotajiem īpašumiem.

Atbildot uz lēmumā par procedūras uzsākšanu esošo Iestādes rīkojumu sniegt informāciju, Norvēģijas iestādes ir iesniegušas OPAK veikto īpašuma vērtības novērtējumu. Tādējādi ir jānoskaidro, vai iesniegtais novērtējums atbilst Iestādes pamatnostādnes noteiktajiem standartiem.

3.1. OPAK ZIŅOJUMA NOVĒRTĒJUMS

Saskaņā ar Iestādes valsts atbalsta pamatnostādņēm īpašuma tirgus vērtība jānosaka, pamatojoties uz vispārpieņemtiem tirgus rādītājiem un vērtēšanas standartiem, un tas jādara īpašuma vērtētājam ar labu reputāciju, kurš ir neatkarīgs, veicot savus pienākumus.

Īpašuma vērtētājs ar labu reputāciju

Uzņēmuma OPAK, un jo īpaši tā darbinieka *Jacob Aarsheim*, kvalifikācija un reputācija ir novērtēta jau iepriekš. Ņemot vērā minēto novērtējumu, Iestāde atzīst, ka ziņojumu par īpašumu ar numuru 4/165 arī ir izstrādājis īpašuma vērtētājs ar labu reputāciju.

Īpašuma vērtētāja neatkarība

Iestāde nav atklājusi nekādas norādes par to, ka īpašuma vērtētājs nav bijis neatkarīgs. Vērtētājs *Jacob Aarsheim* strādā plaši pazīstamā īpašuma vērtēšanas uzņēmumā, kas nav oficiāli saistīts ar pašvaldību. Ziņojumā ir minēts arī novērtējuma mērķis, sniegts apliecinājums tam, ka vērtētājs *Jacob Aarsheim* ir apmeklējis īpašumu, kā arī sīki raksturota izmantotā metode. Tādējādi Iestādei nav iemesla apšaubīt, ka novērtējums veikts pilnīgi neatkarīgi no jebkādiem pašvaldības rīkojumiem attiecībā uz vērtēšanas rezultātiem.

Tirgus vērtības noteikšana, pamatojoties uz vispārpieņemtiem rādītājiem un vērtēšanas standartiem

Kā aprakstīts iepriekš, OPAK min vairākus pieņēmumus saistībā ar saviem novērtējumiem, tostarp pieņēmumu, ka pārdevējs vēlas īpašumu pārdot un ka īpašumu var pārdot normālā laika periodā.

OPAK ir noteicis īpašuma vērtību, pamatojoties uz to, ka īpašums nebija iekļauts zonējuma plānā, bet tikai vispārīgi paredzēts rūpniecības vajadzībām. Tam par iemeslu ir tas, ka ierosinātais zonējuma plāns, kurā zeme bija paredzēta rūpnieciskai apbūvei, Valsts pārvaldes iebildumu dēļ tika atcelts pirms līguma parakstīšanas⁽⁴⁵⁾. Vēlāk pieņemtais zonējuma plāns saskaņā ar OPAK teikto krasi atšķīrās no atceltā plāna, jo teritorija tika paredzēta sporta, nevis rūpniecības vajadzībām.

Ziņojumā ir definēts, ka “pārdošanas vērtība ir cena, ko atsevišķi, neatkarīgi potenciālie pircēji, kurus interesē īpašums, ir gatavi maksāt tā novērtēšanas dienā”. OPAK, salīdzinot ar uzņēmumam *Grunnsteinen* nodoto īpašumu novērtējumu, uzņēmuma *Hålandsmarka* gadījumā nepiemēro zemes vērtības metodi vai kādu no metodēm, kuras attiecībā uz ēkām izmanto NTF. Šajā gadījumā cena tiek noteikta, par paraugu ņemot līdzīgus zemesgabalus, kas pārdoti tuvākajā apkārtnē (pārdošanas vērtību salīdzināšana).

OPAK norāda, ka salīdzināmās cenas minētajā apkārtnē svārstās no NOK 80 par kvadrātmetru (pārdošanas darījumi starp privātpersonu un pašvaldību) līdz NOK 115 par kvadrātmetru (pārdošanas darījumi starp privātpersonām). OPAK atsaucas arī uz *Stavangeres (Stavanger)* pilsētas pārcenošanas lēmumu, kurā to zemesgabalu cena, kas paredzēti māju būvniecībai pašā pilsētas centrā, ir noteikta NOK 140 apmērā par vienu kvadrātmetru. Saskaņā ar OPAK teikto attiecīgās rūpnieciskās teritorijas cena varētu atbilst aptuveni NOK 90 par vienu kvadrātmetru. OPAK atzīst, ka tirgus apstākļi ir samērā neskaidri, un tāpēc iesaka, ka tirgus cena varētu būt robežās no NOK 80 līdz NOK 100 par vienu kvadrātmetru jeb robežās no NOK 4 510 000 līdz NOK 5 636 000 par visu teritoriju. Ņemot vērā iepriekš minēto, OPAK lēstā pārdošanas vērtība atrodas pa vidu šim cenu diapazonam – NOK 5 100 000.

Lēmumā par procedūras uzsākšanu Iestāde bija skeptiska, lai paļautos uz pašvaldības veikto citu šajā apkārtnē esošo īpašumu cenu salīdzinājumu, jo cita starpā šķita, ka, neņemot vērā Valsts autoceļu pārvaldes iebildumus, teritorijas zonējuma plāns jau bija pieņemts un tādēļ nebūtu korekti salīdzināt minēto zemi ar teritorijām, kurās zonējuma plāns nepastāv. Taču Norvēģijas iestādes savos apsvērumos par lēmumu uzsākt procedūru ir norādījušas, ka īpašuma pārdošanas laikā Valsts autoceļu pārvaldes iebildumi bija zināmi un tādēļ teritorijai nebija zonējuma plāna. Teritorijas zonējuma plānu pieņēma tikai 2007. gada augustā, t. i., divus gadus pēc īpašuma pārdošanas, un tad teritorija bija paredzēta sporta vajadzībām. Lai gan darījuma laikā turpmākā notikumu ķēde pusēm nebija zināma, šie fakti ļāva secināt, ka sākotnējā zonējuma plāna atcelšana bija reāla un ka plānojumā varētu būt gaidāmas būtiskas izmaiņas.

Tāpēc Iestāde uzskata, ka pieņēmumi, uz kuriem pamatojas OPAK ziņojums, t. i., īpašuma pārdošanas laikā zonējuma plāns netika piemērots, ir atbilstoši.

⁽⁴⁵⁾ Pārdošanas līguma 1. panta 3. iedaļa, pasākums Nr. 428860.

Attiecībā uz OPAK izmantoto novērtēšanas metodi Iestāde norāda, ka pārdošanas vērtību salīdzināšana varētu izrādīties mazāk precīza nekā citas NTF minētās metodes, jo īpašuma raksturojums un paredzētais izmantojuma veids tiek ņemti vērā mazākā mērā. Taču Iestāde, ņemot vērā OPAK veiktos novērtējumus, secina, ka zemes vērtības metodi, kas cieši saistīta ar zemes maksimāli atļauto izmantojumu, ir grūti pielietot bez zonējuma plāna. Šajā sakarā ir jāatzīmē, ka NTF par vienu no pieļaujamajām rūpnieciskai apbūvei paredzētas zemes novērtēšanas metodēm uzskata arī pārdošanas vērtību salīdzināšanu ⁽⁴⁶⁾.

Nemot vērā iepriekš minēto, Iestāde atzīst, ka OPAK ziņojums jāuzskata par atbilstošu vispārpieņemtiem rādītājiem un vērtēšanas standartiem.

3.2. SECINĀJUMI PAR VALSTS ATBALSTA ELEMENTIEM ĪPAŠUMA AR NUMURU 4/165 PĀRDOŠANĀ UZŅĒMUMAM BRYNE INDUSTripARK

Īpašuma pārdošanas cena uzņēmumam *Bryne Industripark* bija NOK 4 700 000. Šī cena vairāk tuvojas OPAK noteiktā cenu intervāla zemākajai robežai (NOK 4 510 000–5 636 000) un ir nedaudz zemāka par aprēķināto pārdošanas vērtību – 5,1 miljons NOK.

No Pirmās instances tiesas prakses izriet, ka Iestādei, pārbaudot valsts atbalsta procedūras gaitā iesniegtos vērtības novērtējumus attiecībā uz valsts iestāžu veikto zemes un ēku pārdošanu, ir "jānosaka, vai [pārdošanas cena] *pietiekami* atšķirās, lai pamatotu apgalvojumu par priekšrocību" ⁽⁴⁷⁾ (izcēlums pievienots). Turklāt izskatāmais darījums attiecas uz neapbūvētu zemesgabalu, kurš nav iekļauts zonējuma plānā un kura vērtību saskaņā ar OPAK teikto nevar precīzi noteikt. Tādējādi īpašuma reālā tirgus vērtība varētu arī būt OPAK noteiktā cenu diapazona zemākā robeža, kas atbilstu uzņēmuma *Bryne Industripark* faktiski samaksātajai cenai. Ņemot vērā iepriekš minēto, Iestāde secina, ka nevar uzskatīt, ka uzņēmums *Bryne Industripark* guva labumu no īpašuma pārdošanas valsts atbalsta noteikumu izpratnē.

Tādējādi darījums nav saistīts ar valsts atbalsta piešķiršanu uzņēmumam *Bryne Industripark* EEZ līguma 61. panta 1. punkta izpratnē.

4. ĪPAŠUMU AR NUMURIEM 2/70 UN 2/32 (BRYNE STADIONS) PĀRDOŠANA FUTBOLA KLUBAM BRYNE FK

Lēmumā par oficiālās izmeklēšanas procedūras uzsākšanu Iestāde izteica šaubas par to, vai īpašuma nodošana futbola

klubam *Bryne FK* par NOK 0 ir notikusi saskaņā ar tirgus noteikumiem. Turklāt Iestāde, pamatojoties uz tolaik pieejamo informāciju, uzskatīja, ka *Bryne FK*, veicot saimniecisko darbību, kas var ietekmēt EEZ iekšējo tirdzniecību, varēja iekļauties uzņēmuma definīcijā atbilstīgi valsts atbalsta noteikumiem. Ņemot vērā iepriekš minēto, Iestāde sākumā uzskatīja, ka darījums varētu būt saistīts ar valsts līdzekļiem, ka no šā darījuma uzņēmumam tika piešķirta priekšrocība un ka darījums spēja ietekmēt EEZ iekšējo tirdzniecību.

Veicot oficiālo izmeklēšanas procedūru, Iestādei kļuva zināma jauna informācija.

Izsakot apsvērumus par lēmumu uzsākt oficiālo izmeklēšanas procedūru un atbildot uz Iestādes rīkojumu sniegt informāciju, Norvēģijas iestādes ir iesniegušas, pirmkārt, nodoto īpašumu vērtības novērtējumu un, otrkārt, papildu informāciju par futbola kluba organizatorisko struktūru darījumā laikā. Attiecībā uz organizatorisko struktūru ir norādīts, ka klubu veidoja divas vienības, proti, *Bryne ASA* un *Bryne FK*.

4.1. VALSTS LĪDZEKĻI

EEZ līguma 61. panta 1. punktā noteikts, ka jebkurš atbalsts jāuzskata par valsts atbalstu, ja to piešķir valsts vai tas tiek piešķirts no valsts līdzekļiem.

Iestāde atgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo tiesu praksi atbalsta jēdziens ir plašāks par subsīdiju jēdzienu, jo tas ietver ne tikai pozitīvus ieguvumus, piemēram, pašas subsīdijas, bet arī valsts pasākumus, kas dažādos veidos atvieglo parastās uzņēmumu budžeta izmaksas un kas tādējādi, nebūdami subsīdijas šā vārda burtiskā nozīmē, līdzinās tām pēc rakstura un rada tādas pašas sekas ⁽⁴⁸⁾. Valsts peļņas zaudējumi, pārdodot īpašumu par lētāku cenu, nekā ir tā tirgus vērtība, arī atbilst valsts līdzekļu jēdzienam.

Tāpēc, lai noteiktu, vai īpašumu ar numuriem 2/70 un 2/32 pārdošanā ir iesaistīti valsts līdzekļi, ir jānosaka to tirgus vērtība. Ja pašvaldība šos īpašumus pārdeva par cenu, kas zemāka par tirgus vērtību, valsts līdzekļi varētu būt izlietoti neiegūtās peļņas veidā.

Norvēģijas iestādes ir iesniegušas OPAK veikto vērtības novērtējumu zemei, uz kuras uzbūvēts stadions. Kā minēts iepriekš, vērtības novērtējums ir jāpārbauda, ievērojot Iestādes pamatnostādnes.

⁽⁴⁶⁾ Skat. 42. atsauci.

⁽⁴⁷⁾ Iepriekš minētā lieta T-274/01 *Valmont*, 45. punkts, un apvienotās lietas T-127/99, T-129/99 un T-148/99 *Diputación Foral de Álava* [2002], *Rec.*, II-1275, 85. punkts.

⁽⁴⁸⁾ Jo īpaši skatīt lietu C-143/99 *Adria-Wien Pipeline and Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke* [2001], *Rec.*, I-8365, 38. punkts, lietu C-501/00 *Spānija pret Komisiju* [2004], *Rec.*, I-6717, 90. punkts, un lietu C-66/02 *Itālija pret Komisiju* [2005], *Rec.*, I-0000, 77. punkts.

Neatkarīgs īpašuma vērtētājs ar labu reputāciju

Izvērtējot ziņojumu, Iestāde atzīmē, ka šo novērtējumu ir veicis tas pats īpašuma vērtētājs – OPAK/Jacob Aarsheim. Iestāde jau secinājusi, ka uzņēmums OPAK un tās darbinieks Jacob Aarsheim atbilst pamatnostādņu prasībām, kas paredz, ka īpašuma vērtētājam ir jābūt ar labu reputāciju. Turklāt Iestādei nav iemesla uzskatīt, ka Jacob Aarsheim, veicot novērtējumu, nav bijis neatkarīgs.

Tirgus vērtības noteikšana, pamatojoties uz vispārpieņemtiem rādītājiem un vērtēšanas standartiem

Ņemot vērā attiecīgā īpašuma īpatnības, izmantotā metode ir samērā pamatīgi jāpārbauda, lai noteiktu, vai novērtējums veikts, pamatojoties uz vispārpieņemtiem rādītājiem un vērtēšanas standartiem.

Novērtējumā, pirmkārt, ir sniegts zemes pašreizējā izmantojuma, t. i., futbola laukuma, skrejceļa, treniņlaukuma, tribīnes un sporta zāļu, apraksts. Spēkā esošajā zonējuma plānā, kas datēts ar 1997. gada 28. oktobri, teritorija ir paredzēta sporta vajadzībām. OPAK norāda, ka zemes vērtībai vispirms ir jāpamatojas uz atļauto zemes izmantošanas veidu. Taču OPAK uzskata, ka jāizmanto cita metodoloģija, tā kā sporta objekti uz zemes jau ir uzcelti un līdz ar to atļautais izmantošanas veids nav aktuāls. Tā kā stadions ir saņēmis līdzekļus spēļu rīkošanai⁽⁴⁹⁾, OPAK atsaucas uz nosacījumiem, kuri regulē šādu līdzekļu izlietojumu un kuros paredzēts, ka minētajiem objektiem jābūt pieejamiem un izmantojamiem 40 gadus vai arī šie līdzekļi ir jāatmaksā. Turklāt, lai varētu noteikt zemes vērtību saskaņā ar alternatīvo zonējuma plānu, jāzina šāda plāna noteikumi. Ņemot vērā iepriekš minēto, OPAK secina, ka stadionu var novērtēt tikai kā īpašumu, kas paredzēts sporta objektu attīstībai. Tādēļ novērtējums pamatojas uz salīdzinājumu ar rūpnieciskai apbūvei paredzētu zemi, kas pārdota tuvākajā apkārtnē, un slēdziens izdarīts, pamatojoties uz to, ka spēkā esošajā zonējuma plānā nav ieņēmumu gūšanai domātu komercplātību. OPAK secina, ka tirgus cena varētu svārstīties robežās no NOK 2 385 000 līdz NOK 2 915 000, un nosaka, ka pārdošanas vērtība ir NOK 2 650 000.

Iestāde vispirms atzīmē, ka novērtējums nepamatojas ne uz vienu no Norvēģijas Īpašumu vērtētāju asociācijas minētajām vēlamajām metodēm. Tas arī nepamatojas uz līdzīgu īpašumu tiešu salīdzinājumu.

Taču Iestāde atzīst, ka futbola stadions ir īpašs īpašuma veids un ir grūti to tieši salīdzināt ar citiem īpašumu veidiem. Turklāt Iestāde uzskata, ka, ņemot vērā alternatīvā zonējuma plāna neesamību un ekonomisko neizdevīgumu, kas rodas no pienākuma atmaksāt izdevumus pārzonēšanas gadījumā, vērtības

novērtējums, kas pamatojas uz spēkā esošo zonējuma plānu, varētu visprecīzāk atspoguļot faktiski nodotās zemes vērtību. Visbeidzot, Iestāde atzīst, ka pastāv grūtības novērtēt tādas īpašumus, kuri paredzēti sporta vajadzībām un kurus saskaņā ar spēkā esošajiem zonējuma noteikumiem nevar izmantot kā ieņēmumu gūšanai domātas komercplātības. Šajos apstākļos Iestāde uzskata, ka OPAK/Jacob Aarsheim izmantotā metode ir piemērota tirgus cenas noteikšanai, lai gan šādi noteikta cena nenovēršami ir saistīta ar zināmu neprecizitāti. Piemēram, Iestāde uzskata, ka tirgus vērtību vēl vairāk var samazināt fakts, ka klubs jau bija noslēdzis zemes nomas līgumu, kas līdz ar to jebkuram citam pircējam varētu kļūt par īpašuma apgrūtinājumu. Ievērojot šīs iebildes, Iestāde atzīst, ka ziņojums ir pietiekami vispusīgs un pamatots, lai tas samērā ticami atspoguļotu iespējamo īpašuma vērtību.

Tā kā Times pašvaldība nodeva īpašumu futbola klubam Bryne FK bez maksas (NOK 0), lai gan bija aprēķināts, ka tā vērtība ir apmēram NOK 2 650 000, Iestāde secina, ka šajā darījumā bija iesaistīti valsts līdzekļi.

4.2. UZŅĒMUMA EKONOMISKĀ PRIEKŠROCĪBA

a) Ekonomiskās priekšrocības piešķiršana

Tā kā īpašums futbola klubam Bryne FK tika nodots bez maksas (NOK 0), pastāv acīm redzama atšķirība starp samaksāto cenu un iespējamo īpašuma tirgus vērtību. Tādējādi Iestāde secina, ka darījumā klubam Bryne FK ir piešķirta ekonomiskā priekšrocība, jo klubam par zemi nebija jāmaksā cena, kāda tā bija saskaņā ar tirgus noteikumiem.

b) Bryne FK kā uzņēmums atbilstīgi valsts atbalsta noteikumiem

Turpmāk ir jāizvērtē, vai Bryne FK uzskatāms par uzņēmumu atbilstīgi valsts atbalsta noteikumiem. Šajā sakarā jāatceras, ka uzņēmuma jēdziens ietver jebkuru vienību, kas iesaistīta saimnieciskajā darbībā neatkarīgi no tās juridiskā statusa un finansējuma veida, un ka jebkura darbība, kas saistīta ar preču un pakalpojumu piedāvājumu attiecīgajā tirgū, ir saimnieciskā darbība⁽⁵⁰⁾.

Kluba Bryne FK īpašumā ir profesionāla vai pusprofesionāla komanda, kas pašlaik spēlē līgā, kura ir vienu līmeni zemāk par virslīgu, un kas darījuma laikā spēlēja virslīgā. Lēmumā par procedūras uzsākšanu Iestāde klubam Bryne FK sākotnēji atzina par uzņēmumu, pamatojoties uz faktu, ka dažas tā darbības, proti, profesionālo spēlētāju pārdošana un pirkšana, izklaides futbola spēļu organizēšana un reklāmas laukumu

⁽⁴⁹⁾ Līdzekļi spēļu rīkošanai ir valstij piederošā spēļu organizēšanas uzņēmuma Norsk Tipping līdzekļi. Saskaņā ar Kultūras un baznīcas lietu ministrijas izdotajiem noteikumiem šādiem objektiem jābūt pieejamiem 40 gadus pēc to pabeigšanas. Skatīt brošūru "Om tilskudd til anlegg for idrett og fysisk aktivitet – 2008", 4.9. nodaļa, http://www.regjeringen.no/upload/KKD/Idrett/V-0732B_web.pdf.

⁽⁵⁰⁾ Skatīt EBTA tiesas spriedumu lietā E-5/07 *Private Barnehandlers Landsforbund* pret EBTA Uzraudzības iestādi, 78. punkts, un lietu C-218/00 *Cisal* [2002], Rec., I-691, 23. punkts.

nodrošināšana, varēja būt piedāvātas tirgū un tādējādi bija saimnieciskā rakstura darbības. Iestādei nav pamata uzskatīt, ka oficiālās izmeklēšanas procedūras laikā ir izvirzīti jauni argumenti, kas spēj mainīt tās secinājumu. Tādēļ jāsecina, ka, ciktāl tas attiecas uz šīm darbībām, klubs *Bryne FK* ir uzņēmums atbilstīgi valsts atbalsta noteikumiem.

Taču Iestāde atzīmē, ka kluba *Bryne FK* kopējās darbības 89 procentu apmērā, kas noteikti, ņemot vērā darbības stundu skaitu, attiecas uz darbībām, kas saistītas ar neprofesionālo futbolu, proti, uz šādu darbību organizēšanu bērniem un jauniešiem⁽⁵¹⁾.

Atbilstīgi Eiropas Tiesas praksei EEZ noteikumi attiecas uz sporta nodarbībām tikai tiktāl, cik tās saistītas ar saimniecisko darbību EEZ līguma izpratnē. Šos noteikumus varētu piemērot darbībām, kas saistītas ar profesionāliem un pusprofesionāliem futbolistiem, kuri tiek piedāvāti tirgū⁽⁵²⁾. Kā minēts iepriekš, šīs darbības veica uzņēmums *Bryne ASA*. No otras puses, darbības, kuras klubs *Bryne FK* piedāvā 600 jaunajiem futbolistiem, galvenokārt tiek organizētas uz bezpeļņas principiem un lielā mērā pamatojas uz vecāku un citu personu brīvprātīgo darbu⁽⁵³⁾.

Turklāt būtu jāatzīmē, ka Eiropas Komisijas praksē ir iedibināts, ka šādu bērniem un jauniešiem paredzētu sporta nodarbību organizēšana netiek uzskatīta par saimniecisko darbību atbilstīgi valsts atbalsta noteikumiem. Lietā par sabiedrisko atbalstu sporta nodarbībām, kuras jauniešiem organizēja profesionāls sporta klubs Francijā, Komisija atzina, ka šādu atbalstu sabiedriskajai, akadēmiskajai un ar sportu saistītajai jauniešu izglītībai var uzskatīt par vispārēju valsts pienākumu izglītības jomā. Tādā mērā, cik šī izglītība ir pārņēmusi no agrākajām "sporta studijām", tai pašā laikā saglabājot galvenās iezīmes un organizāciju, attiecīgais atbalsts sekmētu darbības izglītības jomā un darbības ārpus konkurences jomas. Turklāt dažas no atbalstāmajām darbībām bija paredzētas vardarbības mazināšanai līdzjutēju vidū, kā arī līdzīgiem pasākumiem. Komisija uzskatīja, ka šādas darbības var definēt kā darbības, kas sekmē pilsonisko izglītību plašākā nozīmē. Līdz ar to Komisija secināja, ka attiecīgie pasākumi ir pielīdzināmi izglītošanai, kas ir valsts izglītības sistēmas atbildība un viens no valsts galvenajiem uzdevumiem⁽⁵⁴⁾.

Šajā sakarā jāatzīmē, ka Norvēģijas Futbola asociācija (*NFF*) ir norādījusi, ka pēc būtības tas ir sabiedrības pienākums piedāvāt un organizēt sporta pasākumus bērniem/jauniešiem viņu tuvākajā apkārtnē. Klubi sadarībā ar vietējām pašvaldībām un

Futbola asociāciju uzņemas lielu atbildību par šo objektu attīstību un darbības organizāciju visos līmeņos. Turklāt *NFF* ir norādījusi, ka Norvēģijas iestādes atkārtoti ir uzsvērušas futbola kā sociālās integrācijas mehānisma pozitīvo ietekmi⁽⁵⁵⁾.

Tā kā klubs, kā norādīja *NFF*, organizē futbola nodarbības bērniem un jauniešiem un tādējādi papildus nodrošina gan izglītojošo elementu sporta jomā, gan sociālās integrācijas un mobilitātes iespējas, Iestāde uzskata, ka *Bryne FK* organizētās, ar atpūtu un izklaidi saistītās futbola nodarbības līdzīgi kā izglītības darbs ir uzskatāmas par uzdevumu, kas veikts vispārēju interešu labā. Tādējādi šāda darbība nav saimnieciskā darbība EEZ līguma valsts atbalsta noteikumu izpratnē.

Ņemot vērā iepriekš minēto, Iestāde secina, ka klubu *Bryne FK* saistībā ar tā neprofesionālo darbību nevar uzskatīt par uzņēmumu atbilstīgi valsts atbalsta noteikumiem.

c) Kluba saimnieciskās darbības rezultātā neiegūtais labums

Eiropas Komisija ir atzinusi, ka, sporta klubam veicot gan saimniecisko darbību, gan darbību, kurai nav saimnieciskā rakstura, valsts atbalsts tā darbībā nebūs iesaistīts, ja klubs, ieviešot atsevišķu grāmatvedību, nodrošina, ka saimnieciskajā darbībā tas negūst nekādas priekšrocības⁽⁵⁶⁾. Tādēļ turpmāk ir jāizvērtē, vai priekšrocība, kuru veido īpašuma nodošana par cenu, kas zemāka par noteikto tirgus cenu, ir reāli veicinājusi kluba saimniecisko darbību.

Vispirms jānorāda, ka klubu darījuma laikā veidoja divas juridiskas vienības, proti, *Bryne FK* un *Bryne Football ASA*. Uzdevumu sadale un saimnieciskās attiecības starp abām vienībām bija noteiktas sadarbības līgumā, kuru 2000. gadā noslēdza klubs un uzņēmums.

Atbilstīgi abu vienību sadarbības līgumam uzņēmuma *Bryne Football ASA* pārziņā bija tādas saimnieciskās darbības veikšana kā sponsorēšanas līgumu slēgšana, televīzijas un citu mediju apraides tiesību pārdošana, reklāmas laukumu nodrošināšana stadionā, līdzjutējiem paredzēto piederumu pārdošana un licencēšana, spēlētāju, kluba nosaukuma un logotipa komerciāla izmantošana, kluba vietējo futbolspēļu biļešu tirdzniecība un loto izložu līgumu slēgšana (2.1. pants).

⁽⁵¹⁾ Pasākums Nr. 485026 (trešās personas – *Bryne FK* – apsvērumi).

⁽⁵²⁾ Lieta 13-76 *Donà* pret *Mantero* [1976], *Rec.*, 1333. lpp., 12. punkts.

⁽⁵³⁾ Pasākums Nr. 485026 (trešās personas – *Bryne footballklubb* – apsvērumi).

⁽⁵⁴⁾ Lieta N 118/00 *Subventions publiques aux clubs sportifs professionnels* (Francija).

⁽⁵⁵⁾ Pasākums Nr. 484855, trešās personas – Norvēģijas Futbola asociācijas – apsvērumi, 2008. gada 3. jūlijs.

⁽⁵⁶⁾ Skatīt iepriekš minēto Komisijas lēmumu lietā N 118/00.

Kluba *Bryne FK* pārziņā, no otras puses, bija visas ar sportu saistītās lietas, tostarp treniņi un futbolspeles, visi *NFF* noteikumos paredzētie oficiālie pienākumi, dažādi pasākumi, kas saistīti ar līdzekļu vākšanu neprofesionālajai kluba daļai, kā arī stadiona darbības vadīšana, izņemot reklāmas organizēšanu.

Lai gan *Bryne FK* bija profesionālo spēlētāju un palīgpersonāla oficiālais darba devējs un oficiālā līgumslēdzēja puse līgumos par spēlētāju pārdošanu, pirkšanu un izīrēšanu, par visām attiecīgajām finansiālajām saistībām⁽⁵⁷⁾ atbildīgs bija uzņēmums *Bryne Football ASA*. Turklāt visa tīrā peļņa pēc finanšu izdevumu segšanas varētu palikt uzņēmumā *Bryne Football ASA* (4.2. pants). Visbeidzot, *Bryne Football ASA* pieņēma darbā un algoja administratīvo personālu (5.1. pants).

Saskaņā ar līgumu par pašu stadionu bija atbildīgs *Bryne FK*. *Bryne Football ASA* gadā par stadiona izmantošanu klubam *Bryne FK* bija kopumā jāmaksā NOK 150 000 un NOK 10 000 par katru oficiālo spēli (4.2. pants). Uzņēmumam *Bryne Football ASA* bija arī jāmaksā *Bryne FK* ikgadēja maksa par tiesībām izmantot kluba nosaukumu un logotipu, kā arī par spēlētāju izmantošanu komerciālām vajadzībām (4.3. pants). *Bryne FK* saņēma atlīdzību arī tad, ja kluba īpašumus, piemēram, stadionu, kluba nosaukumu un logotipu, izmantoja profesionālā komanda. Iestādei iesniegtajos dokumentos *Bryne FK* apgalvoja, ka minētā atlīdzība pamatojās uz tirgus cenām, lai gan klubs neiesniedza nevienu dokumentu attiecībā uz šīs atlīdzības aprēķiniem.

Var teikt, ka saskaņā ar sadarbības līgumu *Bryne FK* veica vairākas papildu līdzekļu ieguves darbības, piemēram, izīrēja uzņēmumam *Bryne Football ASA* stadionu, savu nosaukumu un logotipu. Principā pēc sava rakstura šīs darbības var norisināties tirgus apstākļos, konkurējot ar citiem tirgus dalībniekiem, un tādējādi tās iekļaujas saimnieciskās darbības definīcijā. Taču minētajā gadījumā šā maksājuma mērķis, ko veica sabiedrība *Bryne Football ASA* par stadiona, kluba nosaukuma un logotipa izmantošanu, bija efektīvi nodrošināt, lai finansējums, kas paredzēts ar atpūtu un izklaidi saistītās futbola darbības veicināšanai, netiktu piešķirts profesionālā futbola darbībām. Tādējādi šķiet, ka ienākumi, ko *Bryne FK* tādā veidā ieguva, tika novirzīti atpakaļ neprofesionālajai futbola darbībai, par kuru atbildēja *Bryne FK*.

Kā redzams iepriekš, *Bryne Football ASA* sedza visas ar profesionālo komandu saistītās izmaksas, kā arī maksāja atlīdzību klubam *Bryne FK*, ja profesionālā komanda izmantoja šā kluba

īpašumus. Jāatzīmē arī, ka visu komerciālo darbību (piemēram, reklāmu izvietošana), kas saistīta ar profesionālo futbolu, veica *Bryne Football ASA*⁽⁵⁸⁾. Kā minēts iepriekš, saskaņā ar līgumu, kas noslēgts ar Tīmes pašvaldību, stadiona zeme tika nodota klubam *Bryne FK*, nevis uzņēmumam *Bryne Football ASA*. Šajā sakarā Iestāde uzskata, ka sadarbības līgums nodrošina, ka jebkāds klubam *Bryne FK* piešķirtais atbalsts neveicināja profesionālā futbola darbību vai jebkādu attiecīgo komerciālo darbību, jo šo darbību grāmatvedības uzskaites bija nodalītas no *Bryne FK* grāmatvedības uzskaitēm.

Turklāt Iestāde atzīmē, ka klubs *Bryne FK* ir norādījis, ka visas tā darbības, no kurām neprofesionālā futbola darbība veido 89 procentus, ir saistītas ar stadionu. Tas nozīmē, ka īpašumu galvenokārt izmanto kluba pamatdarbībām, t. i., piedāvājot vietējai sabiedrībai, pirmkārt jau bērniem un jauniešiem, futbola nodarbības, kas paredzētas atpūtai un izklādei.

Šajā sakarā Iestāde uzskata, ka darbībai, no kuras *Bryne FK* gūst ienākumus, salīdzinājumā ar kluba galveno darbību nepārprotami piemīt papildu darbības raksturs⁽⁵⁹⁾.

Turklāt, jo īpaši ņemot vērā futbola stadiona iznomāšanu, Iestāde atzīmē, ka attiecīgajam stadionam ir ierobežots sēdvietu skaits un tas neatrodas pašā pilsētas centrā. Tādējādi šķiet, ka stadiona izmantošana nevarētu pārāk ieinteresēt citas personas, izņemot *Bryne Football ASA*, tā varētu dot nelielus ienākumus un līdz ar to izraisīt mazu interesi peļņu alkstošajos privātajos investoros. Svarīgi, ka *OPAK* ziņojumā ir īpaši pieminēts tas, ka stadionam blakus neatrodas komercplatības – stadions šajā apvidū nekonkurē ar tirdzniecības centriem vai biroju ēkām.

Bryne Football ASA 2004. gada pavasarī, t. i., apmēram pusgadu pēc darījuma, pārtrauca savu darbību, profesionālo darbību nododot klubam *Bryne FK*. Turklāt *Bryne FK* apstiprināja, ka savus dažādos darbības veidus atsevišķi neuzskaita.

⁽⁵⁸⁾ Tolaik spēkā esošajā sadarbības līgumā bija paredzēts, ka *Bryne Football ASA*, nevis *Bryne FK*, atbild par sponsorēšanas līgumu slēgšanu, televīzijas apraides un mediju tiesību pārdošanu, reklāmas laukumu nodrošināšanu stadionā, līdzjutējiem paredzēto piederumu pārdošanu un licencēšanu, kā arī par spēlētāju, kluba nosaukuma un logotipa izmantošanu komerciālām vajadzībām. *Bryne Football ASA* pārziņā bija arī kluba vietējo futbolspeļu bilešu tirdzniecība. Lai gan profesionālo spēlētāju pārdošana un pirkšana līguma 2.5. pantā bija minētas kā *Bryne FK* uzdevumi un atbildība, tomēr par spēlētāju pirkuma cenas nomaksu un spēlētāju algām atbildēja *Bryne Football ASA*. Tādējādi šķiet, ka darbības, kuras, pēc Iestādes domām, ir saimnieciskas pēc rakstura un spējīgas ietekmēt EEZ tirdzniecību un konkurenci, darījuma laikā veica *Bryne Football ASA*.

⁽⁵⁹⁾ Komisijas lieta N 558/05 – Atbalsts profesionālās darbības uzņēmumiem (Polija). Arī lietā N 234/07, *R&D&I* (izpēte, izstrāde un inovācijas) veicināšana (Spānija), 38. punkts, norādīts, ka pētniecības organizācijas, kas parasti neveic saimniecisko darbību, tomēr var uzņēmumu labā veikt izpēti par samaksu un tās netiek kvalificētas par uzņēmumiem atbilstīgi valsts atbalsta noteikumiem.

⁽⁵⁷⁾ Šīs saistības jo īpaši attiecas uz spēlētāju pirkuma cenas nomaksu, kā arī uz algas un citu atalgojumu maksāšanu spēlētājiem, treneriem un palīgpersonālam. Uzņēmums maksāja arī sociālās apdrošināšanas nodokli par darba ņēmējiem, sedza aprīkojuma pirkšanas un uzturēšanas izdevumus, izmaksas treniņu nedēļas nogalēs, braucienu izmaksas saistībā ar izbraukuma spēlēm un treniņiem, kā arī apmaksāja futbola laukumu un sacensību vietu īri.

Tā kā īpašuma nodošana ir samērā rets darījums, iepriekš minētais novērtējums pamatojas uz kluba struktūru darījuma laikā. Novērtējums par kluba iespējamo pāreju uz saimniecisko darbību pēc apvienošanās varētu būt pamatots, ja kaut kas liecinātu, ka minētie pasākumi patiesībā bija mērķēti uz to, lai apietu valsts atbalsta noteikumus un varētu iegūt ekonomisko priekšrocību, izmantojot vienību, kas neveic saimniecisko darbību. Minētajā gadījumā Iestādei nav norāžu par to, ka sekojošā *Bryne FK* un *Bryne Fotball ASA* apvienošanās bija plānota jau īpašuma nodošanas laikā, jebkādā veidā saistīta ar kluba veikto zemes iegādi vai kā citādi iecerēta, lai apietu EEZ valsts atbalsta noteikumus.

Tāpēc Iestāde secina, ka atbalsts, kas klubam *Bryne FK* piešķirts, nododot zemi, uz kuras uzbūvēts stadions, neveicināja kluba saimniecisko darbību.

4.3. SECINĀJUMS PAR ĪPAŠUMU AR NUMURIEM 2/70 UN 2/32 NODOŠANU BRYNE FK

Saskaņā ar iepriekš minēto Iestāde secina, ka īpašuma nodošana futbola klubam *Bryne FK* nebija saistīta ar valsts atbalstu EEZ līguma 61. panta 1. punkta izpratnē.

5. SECINĀJUMS

Pamatojoties uz iepriekš minēto novērtējumu, Iestāde secina, ka nav pierādāms, ka kāds no trim darījumiem, kas ir šā lēmuma priekšmets, būtu saistīts ar valsts atbalstu EEZ līguma 61. panta 1. punkta izpratnē,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

EBTA Uzraudzības iestāde uzskata, ka Times pašvaldības veiktā īpašumu ar numuriem 1/151, 1/301, 1/630 (uzņēmumam *Grunnsteinen*), 4/165 (uzņēmumam *Bryne Industripark AS*), kā arī 2/72 un 2/32 (uzņēmumam *Bryne FK*) pārdošana nav saistīta ar valsts atbalstu EEZ līguma 61. panta izpratnē.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Norvēģijas Karalistei.

3. pants

Autentisks ir tikai teksts angļu valodā.

Briselē, 2009. gada 23. jūlijā

EBTA Uzraudzības iestādes vārdā –

priekšsēdētājs
Per SANDERUD

kolēģijas loceklis
Kristján A. STEFÁNSSON

Abonementa cenas 2011. gadā (bez PVN, ieskaitot sūtīšanas izdevumus)

ES Oficiālais Vēstnesis, L un C sērija, tikai papīra formātā	22 oficiālajās ES valodās	EUR 1 100 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, L un C sērija, papīra formātā + DVD, ikgadējs	22 oficiālajās ES valodās	EUR 1 200 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, L sērija, tikai papīra formātā	22 oficiālajās ES valodās	EUR 770 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, L un C sērija, DVD, ikmēneša (apkopojošs)	22 oficiālajās ES valodās	EUR 400 gadā
ES Oficiālā Vēstneša pielikums (S sērija) – Publiskā iepirkuma līgumu konkursi, DVD, viens izdevums nedēļā	daudzvalodu: 23 oficiālajās ES valodās	EUR 300 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, C sērija – Konkursi	valodā(-ās) saskaņā ar konkursu(-iem)	EUR 50 gadā

Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša, kas iznāk oficiālajās Eiropas Savienības valodās, abonements ir pieejams 22 valodās. Tajā ir L sērija ("Tiesību akti") un C sērija ("Paziņojumi un informācija").

Katrai valodas versijai nepieciešams atsevišķs abonements.

Saskaņā ar Padomes Regulu (EK) Nr. 920/2005, kas publicēta 2005. gada 18. jūnijā *Oficiālajā Vēstnesī* L 156, Eiropas Savienības iestādes uz zināmu laiku nesaista pienākums visus tiesību aktus sagatavot īru valodā un tos publicēt šajā valodā. Tādēļ *Oficiālā Vēstneša* izdevumus īru valodā var iegādāties atsevišķi.

Oficiālā Vēstneša pielikumu (S sērija – "Publiskā iepirkuma līgumu konkursi") var abonēt 23 oficiālo valodu versijās vienā daudzvalodu DVD formātā.

Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša abonentiem ir tiesības saņemt dažādus *Oficiālā Vēstneša* pielikumus bez papildu samaksas. Abonentus informē par pielikumiem ar *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* iekļautiem paziņojumiem lasītājiem.

Pārdošana un abonementi

Dažādus maksas periodiskos izdevumus, tādus kā *Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis*, var abonēt pie mūsu komerciālajiem izplatītājiem. To saraksts ir pieejams šādā tīmekļa vietnē:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_lv.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) piedāvā tiešu bezmaksas piekļuvi Eiropas Savienības tiesību aktiem. Šajā vietnē iespējams iepazīties ar *Eiropas Savienības Oficiālo Vēstnesi*, un tajā ir iekļauti arī līgumi, tiesību akti, tiesu prakse un sagatavošanā esošie tiesību akti.

Lai uzzinātu vairāk par Eiropas Savienību, skatīt: <http://europa.eu>

