

Úradný vestník

Európskej únie

L 123



Slovenské vydanie

Právne predpisy

Zväzok 54

12. mája 2011

Obsah

II Nelegislatívne akty

NARIADENIA

- ★ **Vykonávacie nariadenie Rady (EÚ) č. 453/2011 zo 4. mája 2011, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo na dovoz furfuraldehydu s pôvodom v Čínskej ľudovej republike po preskúmaní pred uplynutím platnosti opatrení podľa článku 11 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1225/2009** 1
- ★ **Nariadenie Komisie (EÚ) č. 454/2011 z 5. mája 2011 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „telematické aplikácie v osobnej doprave“ transeurópskeho železničného systému ⁽¹⁾** 11
- Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 455/2011 z 11. mája 2011, ktorým sa ustanovujú paušálne dovozné hodnoty na určovanie vstupných cien niektorých druhov ovocia a zeleniny 68
- Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 456/2011 z 11. mája 2011, ktorým sa menia a doľňajú reprezentatívne ceny a výška dodatočných dovozných ciel na niektoré produkty v sektore cukru stanovené nariadením (EÚ) č. 867/2010 na hospodársky rok 2010/11 70

Cena: 4 EUR

(Pokračovanie na druhej strane)

⁽¹⁾ Text s významom pre EHP

SK

Akty, ktoré sú vytlačené obyčajným písmom, sa týkajú každodennej organizácie poľnohospodárskych záležitostí a sú spravidla platné len obmedzený čas.

Názvy všetkých ostatných aktov sú vytlačené tučným písmom a je pred nimi hviezdička.

IV Akty prijaté pred 1. decembrom 2009 podľa Zmluvy o ES, Zmluvy o EÚ a Zmluvy o Euratome

★ Rozhodnutie Dozorného úradu EZVO č. 343/09/COL z 23. júla 2009 o prevodoch majetku uskutočnených samosprávnou obcou Time, týkajúcich sa nehnuteľností číslo 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70 a 2/32 (Nórsko)	72
--	----



II

(Nelegislatívne akty)

NARIADENIA

VYKONÁVACIE NARIADENIE RADY (EÚ) č. 453/2011

zo 4. mája 2011,

ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo na dovoz furfuraldehydu s pôvodom v Čínskej ľudovej republike po preskúmaní pred uplynutím platnosti opatrení podľa článku 11 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1225/2009

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

- (3) Po preskúmaní pred uplynutím platnosti, rozšírila Rada platnosť opatrení v apríli 2005 nariadením (ES) č. 639/2005⁽⁴⁾ na ďalšie obdobie piatich rokov.

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Rady (ES) č. 1225/2009 z 30. novembra 2009 o ochrane pred dumpingovými dovozmi z krajín, ktoré nie sú členmi Európskeho spoločenstva⁽¹⁾ (ďalej len „základné nariadenie“), a najmä na jeho článok 11 ods. 2 a 5 a článok 9 ods. 4,

so zreteľom na návrh predložený Európskou komisiou (ďalej len „Komisia“) po porade s poradným výborom,

keďže:

A. POSTUP

1. Platné opatrenia

- (1) Po antidumpingovom prešetrovaní (ďalej len „pôvodné prešetrovanie“), uložila Rada nariadením (ES) č. 95/95⁽²⁾ konečné antidumpingové clo vo forme špecifického cla na dovoz furfuraldehydu s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (ďalej len „ČĽR“) (ďalej len „konečné antidumpingové opatrenia“). Sadzba špecifického cla bola stanovená na 352 EUR na tonu.
- (2) Po priebežnom preskúmaní, ktoré sa začalo v máji 1997 na žiadosť čínskeho vývozcu, sa tieto opatrenia zachovali na základe nariadenia (ES) č. 2722/1999⁽³⁾ na ďalšie obdobie štyroch rokov.

2. Žiadosť o preskúmanie pred uplynutím platnosti

- (4) Po uverejnení oznámenia o blížiacom sa uplynutí platnosti⁽⁵⁾ platných konečných antidumpingových opatrení Komisia prijala 28. januára 2010 žiadosť o začatie preskúmania pred uplynutím platnosti týchto opatrení podľa článku 11 ods. 2 základného nariadenia. Žiadosť bola podaná dvoma výrobcami z Únie, spoločnosťou Lenzing AG a spoločnosťou Tanin Sevnica kemična industrija d. d. (ďalej len „žiadatelia“), predstavujúcimi hlavnú časť, v tomto prípade viac ako 50 % výroby furfuraldehydu v Únii.

- (5) Žiadosť bola odôvodnená tým, že uplynutie platnosti opatrení by pravdepodobne viedlo k pokračovaniu dumpingu a k opakovanému výskytu ujmy spôsobenej výrobnému odvetviu Únie.

3. Začatie preskúmania pred uplynutím platnosti

- (6) Komisia po porade s poradným výborom zistila, že existujú dostatočné dôkazy na začatie preskúmania pred uplynutím platnosti a 27. apríla 2010 oznámila prostredníctvom oznámenia uverejneného v Úradnom vestníku Európskej únie⁽⁶⁾ (ďalej len „oznámenie o začatí preskúmania“) začatie preskúmania pred uplynutím platnosti podľa článku 11 ods. 2 základného nariadenia.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 343, 22.12.2009, s. 51.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 15, 21.1.1995, s. 11.

⁽³⁾ Ú. v. ES L 328, 22.12.1999, s. 1.

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ L 107, 28.4.2005, s. 1.

⁽⁵⁾ Ú. v. EÚ C 16, 22.1.2010, s. 40.

⁽⁶⁾ Ú. v. EÚ C 107, 27.4.2010, s. 10.

4. Prešetrovanie

4.1. Obdobie prešetrovania

- (7) Prešetrovanie týkajúce sa pravdepodobnosti pokračovania dumpingu sa vzťahovalo na obdobie od 1. apríla 2009 do 31. marca 2010 (ďalej len „obdobie revízného prešetrovania“ alebo „ORP“). Preskúmanie trendov relevantných z hľadiska posúdenia pravdepodobnosti opakovaného výskytu ujmy sa vzťahovalo na obdobie od 1. januára 2007 do konca obdobia revízného prešetrovania (ďalej len „posudzované obdobie“).

4.2. Strany, ktorých sa prešetrovanie týka

- (8) Komisia oficiálne upovedomila žiadateľov, vyvážajúcich výrobcov v príslušnej krajine, dovozcov, používateľov, o ktorých bolo známe, že sa ich toto preskúmanie týka, a zástupcov príslušnej krajiny o začatí preskúmania pred uplynutím platnosti.
- (9) Zainteresované strany mali možnosť vyjadriť svoje názory písomne a požiadať o vypočutie v lehote stanovenej v oznámení o začatí konania. Všetky zainteresované strany, ktoré o to požiadali a preukázali, že by z konkrétnych dôvodov mali byť vypočuté, boli vypočuté.

4.3. Výber vzorky

- (10) Vzhľadom na zjavne veľký počet vyvážajúcich výrobcov v ČLR sa v súlade s článkom 17 základného nariadenia považovalo za vhodné preskúmať, či by sa mal použiť výber vzorky. S cieľom umožniť Komisii, aby rozhodla o potrebe výberu vzorky a v kladnom prípade k nemu pristúpila, boli uvedené strany požiadané, aby sa Komisii prihlásili do 15 dní od začatia preskúmania a poskytli Komisii informácie požadované v oznámení o začatí preskúmania. Vzhľadom na to, že žiadni vyvážajúci výrobcovia neprejavili záujem o spoluprácu, výber vzorky nebol potrebný.

4.4. Overenie získaných informácií

- (11) Komisia zaslala dotazníky všetkým stranám, o ktorých bolo známe, že sa ich preskúmanie týka, a stranám, ktoré sa prihlásili v lehotách stanovených v oznámení o začatí preskúmania.
- (12) Vyplnené dotazníky zaslali dvaja výrobcovia z Únie, jeden dovozca/používateľ a jeden výrobca v analogickej krajine, ktorou bola Argentína. Ani jeden z vyvážajúcich čínskych výrobcov pri súčasnom prešetrovaní nespolupracoval.

- (13) Komisia získala a overila všetky informácie, ktoré považovala za potrebné na stanovenie pravdepodobnosti pokračovania alebo opakovaného výskytu dumpingu a z neho vyplývajúcej ujmy a na stanovenie záujmu Únie. Overovacie návštevy sa uskutočnili v priestoroch týchto zainteresovaných strán:

a) Výrobcovia z Únie:

— Lenzing AG, („Lenzing“), Rakúsko,

— Tanin Sevnica kemična industrija d.d („Tanin“), Slovinsko.

b) Neprepojený dovozca/používateľ:

— International Furan Chemicals BV („IFC“), Rotterdam.

B. PRÍSLUŠNÝ VÝROBOK A PODOBNÝ VÝROBOK

1. Príslušný výrobok

- (14) Výrobok, ktorého sa toto prešetrovanie týka, je rovnaký ako v pôvodnom prešetrovaní a ďalších preskúmaniach uvedených v odôvodneniach 2 a 3, menovite furfuraldehyd s pôvodom v Čínskej ľudovej republike, v súčasnosti zaradený pod kód KN 2932 12 00 (ďalej len „príslušný výrobok“). Furfuraldehyd je tiež známy pod názvom 2-furaldehyd alebo furfural.
- (15) Furfuraldehyd je svetložltá tekutina charakteristickej prenikavej zápachu, ktorá sa získava spracovaním rôznych druhov poľnohospodárskeho odpadu. Furfuraldehyd má dve hlavné oblasti využitia: používa sa ako selekčné rozpúšťadlo pri rafinácii ropy na účely výroby mazacích olejov a ako surovina na výrobu furfurylalkoholu, ktorý sa používa na výrobu syntetických živíc na odlievacie formy.

2. Podobný výrobok

- (16) Rovnako ako v predchádzajúcich prešetrovaniach aj týmto prešetrovaním sa potvrdilo, že furfuraldehyd vyrábaný v ČLR a vyvážaný do Európskej únie, furfuraldehyd vyrábaný a predávaný na domácom trhu analogickej krajiny Argentíny a furfuraldehyd vyrábaný a predávaný v Únii výrobcami z Únie majú rovnaké základné fyzikálne a chemické vlastnosti a rovnaké základné spôsoby použitia. Preto sa považovali za podobné výrobky v zmysle článku 1 ods. 4 základného nariadenia.

C. PRAVDEPODOBNOSŤ POKRAČOVANIA DUMPINGU

- (17) V súlade s článkom 11 ods. 2 základného nariadenia sa preskúmalo, či by uplynutie platnosti existujúcich opatrení mohlo viesť k pokračovaniu alebo opakovanému výskytu dumpingu.

1. Všeobecne

- (18) Ani jeden z 34 známych čínskych vyvážajúcich výrobcov oslovených pri začatí konania nespocoval pri prešetrovaní a ani jeden z nich neposkytol žiadne informácie. Preto uvedené zistenia o pravdepodobnosti pokračovania alebo opakovaného výskytu dumpingu museli byť založené na dostupných skutočnostiach, predovšetkým informáciách predložených spolupracujúcim dovozcom/priemyselným používateľom, údajoch Eurostatu, oficiálnych čínskych štatistikách o vývoze a informáciách v žiadosti o preskúmanie.

2. Analogická krajina

- (19) Keďže ČĽR je transformujúce sa hospodárstvo v súlade s článkom 2 ods. 7 písm. a) základného nariadenia, normálna hodnota sa musela stanoviť na základe ceny alebo vytvorenej hodnoty vo vhodnej tretej krajine s trhovým hospodárstvom (ďalej len „analogická krajina“), alebo ceny, za ktorú sa predáva výrobok z analogickej krajiny do ostatných krajín vrátane Únie, alebo ak toto nie je možné, na inom odôvodnenom základe vrátane ceny skutočne zaplatenej alebo splatnej v Únii za podobný výrobok, ktorá sa v prípade potreby riadne upraví tak, aby zahŕňala primerané ziskové rozpätie.
- (20) V oznámení o začatí konania bola rovnako ako pri pôvodnom prešetrovaní ako vhodná analogická krajina na účely stanovenia normálnej hodnoty navrhnutá Argentína. Po uverejnení oznámenia o začatí konania neboli v súvislosti s navrhovanou analogickou krajinou doručené žiadne pripomienky.
- (21) Jeden výrobca furfuraldehydu v Argentíne spolupracoval pri prešetrovaní zaslaním vyplneného dotazníku. Prešetrovaním sa ukázalo, že Argentína mala konkurenčný trh s furfuraldehydom, ktorý je asi z 90 % zásobovaný domácou výrobou a zvyšok predstavuje dovoz z tretích krajín. Objem výroby v Argentíne predstavuje viac než 70 % objemu čínskeho vývozu príslušného výrobku do Únie na účely aktívneho zušľachtovacieho styku. Argentínsky trh sa preto zdal byť dostatočne reprezentatívnym na určenie normálnej hodnoty pre ČĽR.
- (22) Preto v súlade s článkom 2 ods. 7 písm. a) základného nariadenia sa rovnako ako v pôvodnom prešetrovaní dospelo k záveru, že Argentína predstavuje vhodnú analogickú krajinu.

3. Dumping pri dovoze počas ORP

3.1. Normálna hodnota

- (23) Podľa článku 2 ods. 7 písm. a) základného nariadenia sa normálna hodnota stanovila na základe informácií

poskytnutých spolupracujúcim výrobcom v analogickej krajine, t. j. na základe ceny zaplatenej alebo splatnej na domácom trhu v Argentíne neprepojenými zákazníkmi, keďže sa zistilo, že tieto predaje sa uskutočnili v rámci bežného obchodného styku.

- (24) Následne sa normálna hodnota určila ako vážený priemer domácej predajnej ceny spolupracujúceho výrobcu v Argentíne vo vzťahu k neprepojeným zákazníkom.

- (25) Najskôr sa stanovilo, či bol celkový domáci predaj podobného výrobku nezávislým zákazníkom reprezentatívny v súlade s článkom 2 ods. 2 základného nariadenia, t. j. či predstavoval 5 % alebo viac celkového objemu predaja príslušného výrobku vyvážaného do Únie. Domáci predaj spolupracujúceho výrobcu v Argentíne počas ORP sa považoval za dostatočne reprezentatívny.

- (26) Komisia následne preskúmala, či by sa predaj podobného výrobku na domácom trhu mohol považovať za predaj v rámci bežného obchodovania podľa článku 2 ods. 4 základného nariadenia. Na tento účel sa pre podobný výrobok stanovil podiel ziskového domáceho predaja nezávislým zákazníkom na argentínskom trhu počas ORP. Keďže všetok predaj podobného výrobku počas ORP bol ziskový, normálna hodnota bola založená na váženom priemere celkového domáceho predaja.

3.2. Vývozná cena

- (27) Keďže žiadny z čínskych vývozcov do Únie nespocoval pri prešetrovaní, vývozné ceny sa stanovili na základe dostupných údajov. Ako najvhodnejší základ boli stanovené informácie poskytnuté spolupracujúcim výrobcom a údaje Eurostatu o dovoze príslušného výrobku do Únie. Aj keď sa tento dovoz uskutočnil v rámci režimu aktívneho zušľachtovacieho styku (čínsky furfuraldehyd sa ďalej spracovával na furfurylalkohol určený na vývoz), neexistoval dôvod domnievať sa, že by nepredstavovali primeraný základ na stanovenie vývozných cien.

3.3. Porovnanie

- (28) Na účely zabezpečenia objektívneho porovnania normálnej hodnoty a vývozných cien sa v súlade s článkom 2 ods. 10 základného nariadenia vykonali náležité úpravy s cieľom zohľadniť určité rozdiely týkajúce sa prepravy a poistenia, ktoré ovplyvnili ceny a ich porovnateľnosť.

3.4. Dumpingové rozpätie

- (29) V súlade s článkom 2 ods. 11 základného nariadenia sa dumpingové rozpätie stanovilo na základe porovnania váženého priemeru normálnej hodnoty a váženého priemeru vývozných cien na rovnakej úrovni obchodovania. Toto porovnanie ukázalo existenciu významného dumpingu.

4. Vývoj dovozu v prípade zrušenia opatrení

- (30) Pokiaľ ide o analýzu výskytu dumpingu počas ORP, prešetrila sa pravdepodobnosť pokračovania dumpingu v prípade zrušenia opatrení. Vzhľadom na skutočnosť, že žiadny vyvážajúci výrobca v ČLR nespolupracoval pri tomto prešetrovaní, uvedené závery vychádzajú v súlade s článkom 18 základného nariadenia z dostupných skutočností, a to z údajov poskytnutých spolupracujúcim dovozcom, údajov Eurostatu, oficiálnych čínskych štatistík o vývoze a údajov uvedených v žiadosti o preskúmanie.
- (31) V tejto súvislosti sa analyzovali tieto prvky: vývoj dovozu do Únie z ČLR v rámci režimu aktívneho zušľachtovacieho styku, vývoj čínskeho dovozu do tretích krajín a voľná kapacita čínskych výrobcov.

4.1. Vývoj dovozu z ČLR

- (32) Podľa oficiálnych čínskych štatistík o vývoze sa celkový celosvetový vývoz príslušného výrobku z ČLR v posudzovanom období zvýšil o 117 %. Tento nárast absorboval prevažne trh USA a trhy ostatných tretích krajín.
- (33) Pokiaľ ide o vývoz do Únie, je potrebné v súlade s údajmi Eurostatu a overenými údajmi o dovoze poznamenať, že počas ORP sa 99,9 % všetkého dovozu príslušného výrobku z ČLR do Únie uskutočňovalo v režime aktívneho zušľachtovacieho styku a zvyšných 0,1 % vo voľnom obehu. V rokoch 2007 a 2008 sa neuskutočňoval dovoz na účely voľného obehu. Aby boli údaje úplné, bol dovoz na účely voľného obehu zohľadnený v celkovom dovezenom objeme, ale podrobná analýza vývoja cien tohto dovozu sa vzhľadom na príslušné zanedbateľné objemy považovala za nepodstatnú.
- (34) Objem dovozu z ČLR v rámci režimu aktívneho zušľachtovacieho styku a vo voľnom obehu sa znížil o 67 % od roku 2007 do ORP, čo sa časovo zhodovalo s klesajúcou spotrebou na trhu Únie o 24 %, ako sa uvádza v odôvodnení 45. Čínsky furfuraldehyd dovážaný v rámci režimu aktívneho zušľachtovacieho styku sa ďalej spracovával na furfurylalkohol, ktorý sa následne vyvážal. Neexistujú dostupné informácie o tom, ako bol

dovoz na účely voľného obehu v Únii využitý, možno však odôvodnene predpokladať, že v prípade zrušenia opatrení by aspoň časť súčasného dovozu v rámci režimu aktívneho zušľachtovacieho styku mohla byť dovážaná na účely voľného obehu ako takého alebo ako nadväzujúci konečný výrobok (furfurylalkohol) predávaný na trhu Únie.

- (35) Cena čínskeho vývozu sa na rôznych trhoch v období od roku 2007 do ORP líšila. Zatiaľ čo v tomto období došlo k výraznému zníženiu vývozných cien do Únie (o 11 %), na ostatných vývozných trhoch došlo k nárastu o približne 10 %. Je však potrebné uviesť, že ceny pre trh USA boli počas ORP na približne rovnakej úrovni ako v Únii, zatiaľ čo podľa čínskych štatistických údajov o vývoze bol vývoz na ostatné trhy o 19 % na tonu drahší. Vzhľadom na to, že príslušný výrobok je veľmi homogénny, je takýto cenový rozdiel možné vysvetliť iba úmyselnou cenovou stratégiou čínskych vývozcov, ktorí majú vyššie ceny a zisky na trhoch s menšou konkurenciou, než na trhoch Únie alebo USA, kde sú nižšie ceny. Vzhľadom na to, že vývoz do Únie a USA predstavoval 46 % celkového čínskeho vývozu, vedie toto k záveru, že ak by clo prestalo platiť, mohla by byť táto cenová diskriminácia zachovaná a ďalej by dochádzalo k dumpingu prinajmenšom na trhu Únie.

4.2. Nevyužitá kapacita výrobcov

- (36) Keďže o čínskom výrobnom odvetví furfuraldehydu je k dispozícii len málo verejných informácií, nasledujúce závery vychádzajú hlavne z informácií uvedených v žiadosti o preskúmanie.
- (37) Podľa žiadosti o preskúmanie pred uplynutím platnosti čínska výroba furfuraldehydu sa stabilne zvyšovala od roku 1999 a v roku 2009 objem výroby dosiahol približne 320 000 ton. Čínska miera využívania kapacity dosahuje približne 94 %, čo znamená, že v ČLR existuje nevyužitá kapacita vo výške približne 20 000 ton za rok, t. j. asi polovica celkovej spotreby v Únii. V súčasnosti je v ČLR v prevádzke údajne viac ako 200 závodov na výrobu furfuraldehydu, pričom čoraz viac z nich sa zapája do vývozných činností.
- (38) Vzhľadom na uvedené možno dospieť k záveru, že v prípade zrušenia opatrení je možné očakávať, že vývoz príslušného výrobku z ČLR by vstupoval na trh Únie mimo režimu aktívneho zušľachtovacieho styku vo významnom objeme a pravdepodobne by bol aj naďalej dumpingový.

5. Závery o pravdepodobnosti pokračovania dumpingu

- (39) Vzhľadom na to, že v ČLR je k dispozícii výrazná výrobná kapacita, vzhľadom na schopnosť čínskych výrobcov rýchlo zvýšiť objem výroby a smerovať ju na vývoz, ako aj vzhľadom na ceny tohto vývozu možno odôvodnene predpokladať, že zrušenie opatrení by vyúsťilo do opakovaného vývozu z ČLR do Únie mimo rámca režimu aktívneho zušľachtovacieho styku.
- (40) Súčasné vývozné ceny v rámci režimu aktívneho zušľachtovacieho styku nezahŕňajú antidumpingové clo. Usudzuje sa teda, že takéto ceny zároveň naznačujú úroveň budúcich cien, pokiaľ by sa opatrenia zrušili. V tejto súvislosti sa zistilo, že čínske vývozné ceny v režime aktívneho zušľachtovacieho styku boli dumpingové a miera podhodnotenia cien výrobcov z Únie predstavovala 11 % počas ORP, ako sa uvádza v odôvodnení 69.
- (41) Vzhľadom na opísané zistenia možno usúdiť, že vývoz z ČLR je ešte stále dumpingový a že existuje pravdepodobnosť pokračovania dumpingu na trhu Únie v prípade zrušenia súčasných antidumpingových opatrení.

D. VYMEDZENIE POJMU VÝROBNÉHO ODVETVIA

- (42) Výrobné odvetvie Únie pozostáva z dvoch spoločností: Lenzing AG (Rakúsko) a Tanin Sevnica kemična industrija d. d (Slovinsko), ktoré spolu predstavujú 100 % výroby príslušného výrobku v Únii počas ORP. Obidve spoločnosti zaslali vyplnené dotazníky a plne spolupracovali pri prešetrovaní. Na tomto základe tvoria títo dvaja výrobcovia z Únie výrobné odvetvie Únie v zmysle článku 4 ods. 1 a článku 5 ods. 4 základného nariadenia. Z dôvodu ochrany dôverných informácií sa údaje týkajúce sa výkonnosti výrobného odvetvia Únie uvádzajú len v indexovej forme.
- (43) V porovnaní s pôvodným prešetrovaním sa výrobné odvetvie Únie zmenilo: predovšetkým spoločnosť Furfural Español S.A., v súčasnosti s názvom Nutrafur, španielsky výrobca, ktorý podal pôvodnú sťažnosť v roku 1994, ukončil v októbri 2008 výrobu, zatiaľ čo ani spoločnosť Lenzing z Rakúska, ani spoločnosť Tanin zo Slovinska v tom čase neboli v Únii. Spoločnosť Nutrafur, ktorá podporuje súčasnú žiadosť o preskúmanie, v tomto konaní nespocovala. Spoločnosť Nutrafur je však stále aktívna na trhu ako obchodník nakupujúci príslušný výrobok od svojich predchádzajúcich konkurentov z Únie. Údaje o výrobe spoločnosti Nutrafur za roky 2007 a 2008 uvedené v žiadosti boli zaradené do spotreby na trhu Únie.

E. SITUÁCIA NA TRHU ÚNIE

1. Spotreba na trhu Únie

- (44) Spotreba furfurylaldehydu v Únii sa stanovila na základe objemu predaja výrobného odvetvia Únie na trhu Únie (vrátane predaja spoločnosti Nutrafur, pokiaľ vyrábala furfurylaldehyd), dovozu v rámci režimu aktívneho zušľachtovacieho styku z ČLR a dovozu z ďalších tretích

krajín do voľného obehu na základe z overených údajov dovozcu, spoločnosti International Furan Chemicals BV (ďalej len „IFC“) a Eurostatu. Keďže Eurostat nezverejňuje všetky údaje z dôvodu ochrany dôverných informácií, boli údaje Eurostatu použité iba pre dovoz z tretích krajín s výnimkou ČLR a Dominikánskej republiky, pretože IFC je jediným dovozcom furfurylaldehydu z týchto zdrojov.

- (45) Na základe toho sa počas posudzovaného obdobia spotreba v Únii znížila o 24 %, zo 48 534 ton v roku 2007 na 36 725 ton počas ORP.

Tabuľka 1 – Spotreba v Únii

Rok	2007	2008	2009	ORP
Tony	48 534	45 738	38 175	36 725
Index (2007 = 100)	100	94	79	76
Medziročný vývoj		– 6	– 15	– 3

Zdroj: Overené odpovede výrobného odvetvia Únie a IFC na dotazník, žiadosť o preskúmanie a Eurostat.

2. Dovoz z ČLR

2.1. Objem, podiel na trhu a ceny

- (46) Podľa čínskych štatistík o vývoze bol dovoz počas ORP na účely voľného obehu málo významný (2,5 tony) a väčšina čínskeho dovozu sa uskutočnila v rámci režimu aktívneho zušľachtovacieho styku. Objem čínskeho dovozu v rámci režimu aktívneho zušľachtovacieho styku sa znížil z 8 264 ton v roku 2007 na 2 749 ton počas ORP, t. j. o 67 %. V roku 2008 dosiahol čínsky dovoz v rámci režimu aktívneho zušľachtovacieho styku maximum, t. j. približne 10 000 ton, a v ďalších rokoch postupne klesal. V posudzovanom období klesol podiel čínskeho dovozu v rámci režimu aktívneho zušľachtovacieho styku na trhu zo 17 % na 8 %, t. j. o 9 percentuálnych bodov.
- (47) Cena čínskeho dovozu v rámci režimu aktívneho zušľachtovacieho styku klesla o 12 % zo 774 EUR v roku 2007 na 685 EUR v ORP.

Tabuľka 2 – Dovoz z ČLR

Rok	2007	2008	2009	ORP
Tony	8 264	10 002	5 159	2 749
Index (2007 = 100)	100	121	62	33
Medziročný vývoj		21	– 59	– 29
Podiel na trhu	17 %	22 %	14 %	7 %
Cena (EUR/tonu)	774	1 014	690	685
Index (2007 = 100)	100	131	89	88

Zdroj: Overené odpovede na dotazník od IFC.

3. Objem dovozu a dovozné ceny z tretích krajín

- (48) Je potrebné poznamenať, že rovnako ako v pôvodnom prešetrovaní predstavuje dovoz z Dominikánskej republiky výlučne zásielky od materskej spoločnosti jej európskej dcérskej spoločnosti na účely výroby furfurylalkoholu. Preto sú ceny uplatňované pri týchto transakciách transferovými cenami medzi prepojenými spoločnosťami a neodrážajú skutočné trhové ceny. Podľa údajov Eurostatu sa objem dovozu furfuraldehydu do Únie z iných krajín ako ČLR a jeho priemerné ceny vyvíjali takto:

Tabuľka 3 – Dovoz do Únie z Dominikánskej republiky

Rok	2007	2008	2009	ORP
Tony	32 003	27 662	24 996	25 959
Index (2007 = 100)	100	86	78	81
Medziročný vývoj		- 14	- 8	3
Podiel na trhu	66 %	60 %	65 %	71 %
Cena (EUR/tonu)	809	982	582	670
Index (2007 = 100)	100	121	72	83

Tabuľka 4 – Dovoz do Únie z ostatných tretích krajín

Rok	2007	2008	2009	ORP
Tony	1 687	1 583	1 226	1 158
Index (2007 = 100)	100	94	73	69
Medziročný vývoj		- 6	- 21	- 4
Podiel na trhu	3 %	3 %	3 %	3 %
Cena (EUR/tonu)	800	997	632	621
Index (2007 = 100)	100	125	79	78

- (49) V posudzovanom období sa objem dovozu furfuryldehydu z Dominikánskej republiky výrazne znížil o 19 % a do všetkých ostatných tretích krajín o 31 %. Napriek tomuto poklesu vývozu z Dominikánskej republiky sa podiel na trhu zvýšil zo 66 % na 71 %. Všetok tento dovoz bol však začlenený do výroby furfurylalkoholu európskou dcérskou spoločnosťou výrobcu v Dominikánskej republike. Preto sú ceny uplatňované pri týchto transakciách transferovými cenami medzi prepojenými spoločnosťami a nemusia odrážať skutočné trhové ceny.

3.1. Objem vývozu z ČLR do ostatných tretích krajín a vývozné ceny

- (50) Počas posudzovaného obdobia sa objem vývozu zvýšil o 105 % (čo zodpovedá približne 9 % celkového predaja v Únii v ORP). Je potrebné poznamenať, že vývoz výrob-

ného odvetvia Únie do ostatných tretích krajín sa uskutočnil počas ORP za nízke ceny. Toto je možné vysvetliť hospodárskou súťažou veľkého množstva za nízke ceny s čínskym furfurylaldehydmi v ostatných tretích krajinách.

Tabuľka 5 – Objem vývozu a ceny výrobného odvetvia Únie do ostatných tretích krajín

Rok	2007	2008	2009	ORP
Objem – Index (2007 = 100)	100	136	211	205
Medziročný vývoj		36	75	- 6
Ceny – Index (2007 = 100)	100	114	88	82
Medziročný vývoj		14	- 26	- 6

4. Hospodárska situácia výrobného odvetvia Únie

- (51) Hospodárska situácia výrobného odvetvia Únie, t. j. dvoch spoločností Lenzing a Tanin je analyzovaná nižšie.

4.1. Výroba

- (52) Celková výroba príslušného výrobku výrobného odvetvia Únie sa v posudzovanom období zvýšila o 14 %.

Tabuľka 6 – Výroba Únie

Rok	2007	2008	2009	ORP
Index (2007 = 100)	100	109	114	114
Medziročný vývoj		9	5	0

Zdroj: Overené odpovede na dotazník vyplnené výrobcami z Únie.

4.2. Výrobná kapacita a využitie výrobných kapacít

- (53) Výrobná kapacita výrobného odvetvia Únie sa počas posudzovaného obdobia nezmenila. Využitie kapacity výrobného odvetvia Únie sa zvýšilo o 12 percentuálnych bodov z 85 % na 97 %, čo znamená, že výroba dosiahla takmer plnú kapacitu.

Tabuľka 7 – Výrobná kapacita

Rok	2007	2008	2009	ORP
Index (2007 = 100)	100	100	100	100
Využitie kapacity	85 %	92 %	96 %	97 %

Zdroj: Overené odpovede na dotazník vyplnené výrobcami z Únie.

4.3. Úroveň zásob

- (54) Uvedená tabuľka ukazuje, že zásoby výrobného odvetvia Únie sa počas posudzovaného obdobia zvýšili o 26 %. Zvýšenie stavu zásob bolo osobitne výrazné v období medzi rokmi 2007 a 2008, keď sa zásoby zvýšili o 193 %.

Tabuľka 8 – Zásoby

Rok	2007	2008	2009	ORP
Index (2007 = 100)	100	293	165	126
Medziročný vývoj		193	– 128	– 40

Zdroj: Overené odpovede na dotazník vyplnené výrobcami z Únie.

4.4. Objem predaja a podiel na trhu

- (55) Objem predaja výrobného odvetvia Únie neprepojeným zákazníkom na trhu Únie sa počas ORP zvýšil o 13 %. V dôsledku zvýšenia predaja sa počas posudzovaného obdobia zvýšil podiel výrobného odvetvia Únie na trhu o 5 percentuálnych bodov.

Tabuľka 9 – Objem predaja a podiel na trhu Únie

Rok	2007	2008	2009	ORP
Index (2007 = 100)	100	100	112	113
Rozpätie podielu na trhu	10 – 20 %	10 – 20 %	14 – 24 %	15 – 25 %

Zdroj: Overené odpovede na dotazník vyplnené výrobcami z Únie.

4.5. Priemerná predajná cena

- (56) V priebehu posudzovaného obdobia sa priemerná predajná cena účtovaná výrobným odvetvím Únie na trhu Únie znížila o 1 %. V roku 2008 dosiahla priemerná predajná cena maximum pri náraste o 11 %, ale potom v ďalšom roku výrazne klesla. Mierny pokles predajnej ceny je potrebné posudzovať v súvislosti so zvýšením výrobných jednotkových nákladov o 5 %, ktoré výrobné odvetvie Únie nemohlo zohľadniť.

Tabuľka 10 – Priemerná predajná cena v Únii

Rok	2007	2008	2009	ORP
Index (2007 = 100)	100	111	98	99
Medziročný vývoj		11	– 13	1

Zdroj: Overené odpovede na dotazník vyplnený výrobcami z Únie.

4.6. Priemerné výrobné náklady

- (57) Počas posudzovaného obdobia sa priemerné výrobné náklady zvýšili o 5 %, predovšetkým v dôsledku vyššej zamestnanosti a teda vyšším celkovým nákladom na prácu.

Tabuľka 11 – Priemerné výrobné náklady

Rok	2007	2008	2009	ORP
Index (2007 = 100)	100	105	105	105
Medziročný vývoj		5	0	0

Zdroj: Overené odpovede na dotazník vyplnené výrobcami z Únie.

4.7. Ziskovosť a peňažný tok

- (58) Zisk výrobného odvetvia Únie sa v posudzovanom období výrazne znížil, takisto ako peňažné toky, ktoré sa znížili o 56 %. Stalo sa to v dôsledku tlaku na predajné ceny, napriek nárastu výroby a predaja.

Tabuľka 12 – ziskovosť a peňažný tok

Rok	2007	2008	2009	ORP
Index ziskovosti (2007 = 100)	100	175	– 7	– 4
Medziročný vývoj		75	– 182	3
Index peňažného toku (2007 = 100)	100	144	49	44
Medziročný vývoj		44	– 95	– 5

Zdroj: Overené odpovede na dotazník vyplnené výrobným odvetvím z Únie.

4.8. Investície, návratnosť investícií a schopnosť zvyšovať kapitál

- (59) Od roku 2007 do konca ORP klesli investície o 95 %. Návratnosť investícií, vyjadrená ako zisk/strata príslušného výrobku vo vzťahu k čistej účtovnej hodnote investícií sa počas posudzovaného obdobia výrazne znížila, čím sledovala trend investícií. Schopnosť žiadateľa zvýšiť kapitál sa v priebehu posudzovaného obdobia výrazne zhoršila v dôsledku zníženia ziskovosti a peňažného toku. Toto zhoršenie je zrejme aj zo stavu žiadateľových investícií, ktoré v priebehu posudzovaného obdobia klesli o 95 %.

Tabuľka 13 – Investície a návratnosť investícií

Rok	2007	2008	2009	ORP
Index investícií (2007 = 100)	100	61	2	5
Medziročný vývoj		– 39	– 59	3
Index návratnosti investícií (2007 = 100)	100	196	– 7	– 4
Medziročný vývoj		96	– 203	3

Zdroj: Odpovede na overený dotazník vyplnený výrobcami z Únie.

4.9. Zamestnanosť a produktivita

- (60) Miera zamestnanosti vo výrobnom odvetví Únie sa v posudzovanom období zvýšila o 8 %. Produktivita meraná produkciou v tonách na zamestnanca sa zvýšila o 6 %. Celkové náklady na prácu sa však v posudzovanom období zvýšili o 16 %.

Tabuľka 14 – Zamestnanosť a produktivita

Rok	2007	2008	2009	ORP
Index zamestnanosti	100	109	109	108
Index produktivity (tony/zamestnanci)	100	100	105	106
Index nákladov práce	100	114	115	116

Zdroj: Odpovede na overený dotazník vyplnený výrobcami z Únie.

4.10. Rozsah dumpingového rozpätia

- (61) Vzhľadom na objem, podiel na trhu a ceny dumpingového dovozu z ČLR sa vplyv skutočného dumpingového rozpätia na výrobné odvetvie Únie nemôže považovať za zanedbateľný.

4.11. Zotavenie sa z účinkov dumpingu

- (62) Ako tomu nasvedčuje pozitívny vývoj väčšiny z vymenovaných ukazovateľov, počas posudzovaného obdobia sa finančná situácia výrobného odvetvia Únie čiastočne zotavila z poškodzujúceho účinku dumpingového dovozu s pôvodom v ČLR.

4.12. Rast

- (63) Spotreba Únie sa v počas posudzovaného obdobia znížila o 24 %, kým výroba výrobného odvetvia Únie, objem predaja a podiel na trhu sa počas toho istého obdobia zvýšili. Zároveň sa znížil objem dovozu z ČLR a jeho podiel na trhu. Výrobné odvetvie Únie by však mohlo mať z opatrení do určitej miery úžitok, keďže čínsky tlak na predajné ceny im neumožnil dosiahnuť zisk, ani dosiahnuť cieľový zisk.

5. Záver o hospodárskej situácii výrobného odvetvia Únie

- (64) Furfuraldehyd z Dominikánskej republiky nie je na voľnom trhu Únie dostupný. Preto nič nesvedčí o tom, že by tento dovoz prispel k problematickej situácii výrobného odvetvia Únie. Vzhľadom na dovoz z tretích krajín sa jeho objem výrazne znížil na takú úroveň, že aj keď sa uskutočnil za veľmi nízke ceny, nie je jeho vplyv možné považovať za významný.

- (65) Opatrenia proti ČLR mali pozitívny vplyv na hospodársku situáciu vo výrobnom odvetví Únie, keďže väčšina

ukazovateľov ujmy vykázala priaznivý vývoj: výroba, objem predaja a hodnota predaja sa zvýšili. Napriek klesajúcej spotrebe dokázalo výrobné odvetvie Únie zvýšiť svoj podiel na trhu. Ziskovosť však počas ORP výrazne klesla. Výrobné odvetvie Únie nedokázalo dosiahnuť cieľový zisk, ktorý bol vzhľadom na zabezpečenie jeho vývoja v pôvodnom prešetrovaní stanovený na 5 %. V tomto zmysle sa dospelo k záveru, že výrobné odvetvie Únie utrpelo značnú ujmu v zmysle článku 3 ods. 5 základného nariadenia a že jeho finančná situácia zostáva zložitá.

F. PRAVDEPODOBNOSŤ OPAKOVANÉHO VÝSKYTU UJMY

- (66) V odôvodneniach 39 a 40 sa dospelo k záveru, že uplynutie platnosti opatrení by pravdepodobne viedlo k významnému zvýšeniu dumpingového vývozu z ČLR do Únie.

- (67) Ako sa uvádza vyššie, v prípade zrušenia opatrení sú čínski výrobcovia schopní presmerovať veľký objem vývozu na trh Únie. Podľa žiadosti o preskúmanie dosiahla čínska výrobná kapacita 320 000 ton v roku 2009 s voľnou kapacitou najmenej 20 000 ton. Okrem toho sa zdá, že iné vývozné trhy, ako Japonsko, Thajsko a Spojené štáty americké, by nemohli absorbovať takú voľnú kapacitu, ktorá by teda bola s najväčšou pravdepodobnosťou presmerovaná na trh Únie.

- (68) Pokiaľ ide o ceny, čínske štatistiky o vývoze ukazujú, že počas ORP bola cena príslušného výrobku do USA podobná cenám vývozu do Únie v rámci režimu aktívneho zušľachtovacieho styku. Čínske ceny vývozu na ostatné trhy boli vyššie.

- (69) Vzhľadom na to, že čínske ceny podhodnotili ceny výrobného odvetvia Únie o 11 %, ak by sa nechala uplynúť platnosť opatrení, je pravdepodobné, že čínsky vývozcovia budú pokračovať vo svojom konaní, aby získali naspäť stratený podiel na trhu. Takéto správanie spolu so schopnosťou dodať významné množstvo príslušného výrobku na trh Únie by mali výrazne negatívny vplyv na výrobné odvetvie Únie a najmä na jeho ziskovosť.

- (70) Na základe toho sa dospelo k záveru, že uplynutie platnosti opatrení by s najväčšou pravdepodobnosťou viedlo k opakovanému výskytu ujmy spôsobenej dumpingovými dovozmi z ČLR.

G. ZÁUJEM ÚNIE

1. Predbežná poznámka

- (71) V súlade s článkom 21 základného nariadenia sa preskúmalo, či by zachovanie existujúcich antidumpingových opatrení bolo v rozpore so záujmom Únie ako celku.

- (72) Stanovenie záujmu Únie bolo založené na posúdení všetkých príslušných záujmov, to znamená záujmov výrobného odvetvia Únie, dovozcov/obchodníkov, ako aj používateľov a dodávateľov príslušného výrobku.
- (73) V predchádzajúcom prešetrovaní sa predpokladalo, že prijatie opatrení by nebolo proti záujmu Únie. Okrem toho je toto prešetrovanie preskúmaním pred uplynutím platnosti, ktorým sa analyzuje situácia, keď sú zavedené antidumpingové opatrenia.
- (74) Na tomto základe sa skúmalo, či napriek záveru o pravdepodobnosti pokračovania dumpingu a opakovaného výskytu ujmy existujú závažné dôvody, ktoré by viedli k záveru, že nie je v záujme Únie zachovať opatrenia v tomto konkrétnom prípade.

2. Záujem výrobného odvetvia Únie

- (75) Výrobné odvetvie Únie preukázalo svoju životaschopnosť a schopnosť prispôbiť sa meniacim sa podmienkam na trhu. Toto sa potvrdilo predovšetkým pozitívnym vývojom výroby a predaja v súvislosti s klesajúcou spotrebou v Únie. Vzhľadom na obrovský tlak na predajné ceny nemohla ziskovosť sledovať rovnako pozitívny trend.
- (76) Vzhľadom na existujúce voľné kapacity furfurylaldehydu v ČĽR spolu so skutočnosťou, že ostatné vývozné trhy (ako Japonsko, Thajsko a Spojené štáty americké) nemôžu v prípade, ak by sa nechala uplynúť platnosť opatrení, takúto voľnú kapacitu absorbovať, by sa čínski vývozcovia veľmi pravdepodobne pokúsili znovu získať stratené podiely na trhu tým, že by pokračovali vo svojom dumpingovom správaní na trhu Únie.
- (77) Bez pokračovania antidumpingových opatrení by sa teda situácia výrobného odvetvia Únie veľmi pravdepodobne výrazne zhoršila v dôsledku čínskeho lacného dumpingového dovozu, ako bolo vysvetlené v odôvodneniach 65 až 68.

3. Záujem dovozcov

- (78) V konaní spolupracoval iba jeden dovozca v Únii: spoločnosť IFC, so sídlom v Holandsku, ktorú vlastní výrobca furfurylaldehydu v Dominikánskej republike. Spoločnosť IFC je jediným aktívnym dovozcom furfurylaldehydu v Únii a niekoľko iných spoločností dováža príslušný výrobok príležitostne. Spoločnosť IFC je významným hráčom na trhu furfurylaldehydu (a furfurylalkoholu) v Únii, keďže predstavuje okolo 80 % spotreby v Únii. Spoločnosť IFC dováža z Dominikánskej republiky a ČĽR v rámci režimu aktívneho zušľachtovacieho styku a ostatných tretích krajín. Okrem toho je spoločnosť IFC hlavným zákazníkom výrobného odvetvia Únie a nakupuje približne 32 % jeho celkového predaja. Kúpený furfurylaldehyd je potom ďalej spracovávaný na

furfurylalkohol spoločnosťou TFC, ktorá je prepojenou spoločnosťou spoločnosti IFC so sídlom v meste Geel, Belgicko.

- (79) Tento dovozca je v podstate nezaujatý, pokiaľ ide o konanie, keďže má na jednej strane záujem o prístup k čínskemu furfurylaldehydu bez akýchkoľvek obmedzení a záťaže spojenej so splňaním colných požiadaviek pre režim aktívneho zušľachtovacieho styku a na druhej strane by rád zachoval výrobné odvetvie Únie, aby mohol príslušný výrobok v krátkom čase získavať. Pokračovanie opatrení okrem toho odstraňuje súťaž s dovozom od materského výrobcu v Dominikánskej republike a konsoliduje pozíciu skupiny, pokiaľ ide o trhy s furfurylaldehydom a furfurylalkoholom (vrátane režimu aktívneho zušľachtovacieho styku) v Únii.

4. Záujem používateľov

- (80) Komisia zaslala dotazníky 27 priemyselným používateľom furfuraldehydu. Iba traja používatelia pri konaní spolupracovali, ale títo furfurylaldehyd nezískavali v ČĽR, ale priamo od výrobného odvetvia z Únie. Pre týchto používateľov je význam furfurylaldehydu pre ich podnikanie, spracovanie ropy alebo výrobu mazacích olejov zanedbateľný. Preto považujú vplyv antidumpingových opatrení na seba za obmedzený.

5. Záver o záujme Únie

- (81) Vzhľadom na uvedené sa dospelo k záveru, že neexistujú žiadne presvedčivé dôvody proti zanechaniu súčasných antidumpingových opatrení v platnosti.

H. ANTIDUMPINGOVÉ OPATRENIA

- (82) Všetky strany boli informované o základných skutočnostiach a úvahách, na základe ktorých sa plánovalo odporučiť zachovanie existujúcich opatrení. Tiež im bola poskytnutá lehota, počas ktorej sa po tomto zverejnení mohli vyjadriť. Príslušné predložené poznámky sa analyzovali, ale nevedli k zmene základných skutočností a úvah, na základe ktorých sa rozhodlo o zachovaní antidumpingových opatrení.
- (83) Z uvedených skutočností vyplýva, že ako je stanovené v článku 11 ods. 2 základného nariadenia, mali by sa zachovať antidumpingové opatrenia na dovoz furfuraldehydu s pôvodom v ČĽR uložené nariadením (ES) č. 639/2005. Tieto opatrenia spočívajú v osobitnom cle.
- (84) Avšak vzhľadom na to, že toto osobitné clo bolo stanovené na základe zistení pôvodného prešetrovania v roku 1995 a nikdy nebolo revidované, považovalo sa za vhodné posúdiť, či je výška cla stále primeraná. V tejto súvislosti Komisia zvážila začatie *ex officio* dočasného preskúmania podľa článku 11 ods. 3 základného nariadenia,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

1. Týmto sa ukladá konečné antidumpingové clo na dovoz 2-furaldehydu (tiež známeho pod názvom furfuraldehyd alebo furfural) v súčasnosti zaradeného pod kód KN 2932 12 00 s pôvodom v Čínskej ľudovej republike.

2. Platná výška cla je 352 EUR na tonu.

3. V prípadoch, keď bol tovar poškodený pred uvedením do voľného obehu, a keď sa preto cena skutočne zaplatená alebo splatná pomerne rozdelila s cieľom stanoviť colnú hodnotu podľa článku 145 nariadenia Komisie (EHS) č. 2454/93

z 2. júla 1993, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (EHS) č. 2913/92, ktorým sa ustanovuje Colný kódex Spoločenstva ⁽¹⁾, výška antidumpingového cla vypočítaná podľa odseku 2 tohto článku sa zníži o percentuálny podiel, ktorý zodpovedá pomernej časti skutočne zaplatenej alebo splatnej ceny.

4. Pokiaľ nie je uvedené inak, uplatňujú sa platné ustanovenia týkajúce sa cla.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 4. mája 2011

Za Radu
predseda
MARTONYI J.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 253, 11.10.1993, s. 1.

NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 454/2011

z 5. mája 2011

o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „telematické aplikácie v osobnej doprave“ transeurópskeho železničného systému

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve ⁽¹⁾, a najmä na jej článok 6 ods. 1,

keďže:

- (1) Podľa článku 2 písm. e) smernice 2008/57/ES je železničný systém rozdelený na štruktúrne a funkčné subsystémy. Na každý subsystém by sa mala vzťahovať technická špecifikácia interoperability (TSI).
- (2) Rozhodnutím K(2006) 124 v konečnom znení z 9. februára 2007 Komisia poverila Európsku železničnú agentúru (ďalej len „agentúra“), aby spracovala technické špecifikácie interoperability na základe smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/16/ES z 19. marca 2001 o interoperabilite transeurópskeho konvenčného železničného systému ⁽²⁾. V súlade s podmienkami tohto mandátu bola agentúra poverená vypracovaním návrhu TSI o telematických aplikáciách v osobnej doprave. Odporúčanie predložila 31. mája 2010. Toto odporúčanie by malo byť doplnené ďalším odporúčaním na základe mandátu Komisie tak, aby sa vzťahovalo na tarify, predaj cestovných lístkov a rezerváciu v prípade domácich ciest. Pri vypracovaní návrhu odporúčania by mala agentúra zohľadniť vývoj v jednotlivých členských štátoch a technické trendy v oblasti inovatívneho predaja cestovných lístkov a intermodality.
- (3) Technické špecifikácie interoperability sú špecifikáciami prijatými v súlade so smernicou 2008/57/ES. Technická špecifikácia interoperability sa v prílohe vzťahuje na subsystém týkajúci sa telematických aplikácií v osobnej doprave s cieľom splniť základné požiadavky a zabezpečiť interoperabilitu železničného systému.

- (4) Účinné vzájomné prepojenie informačných a komunikačných systémov rôznych manažérov infraštruktúry a železničných podnikov je považované za dôležité, najmä pre poskytovanie aktuálnych informácií a predaj cestovných lístkov služby cestujúcim.
- (5) Účelom tejto TSI je vymedziť postupy a rozhrania medzi všetkými typmi subjektov na poskytovanie informácií a vydávanie cestovných lístkov pre cestujúcich prostredníctvom široko dostupných technológií. Mala by zahŕňať výmenu informácií o nasledujúcich aspektoch: systémy poskytujúce cestujúcim informácie pred cestou a počas nej, rezervačné a platobné systémy, manažment batožiny, vystavovanie cestovných lístkov prostredníctvom pokladníc, predajných automatov na lístky, vo vlakoch, cez telefón, internet alebo prostredníctvom akýchkoľvek iných široko dostupných informačných technológií, riadenie prípojov medzi vlakmi a ostatnými druhmi dopravy.
- (6) Informácie poskytované cestujúcim by mali byť prístupné v súlade s požiadavkami rozhodnutia Komisie 2008/164/ES z 21. decembra 2007 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa osôb so zníženou pohyblivosťou v transeurópskom konvenčnom železničnom systéme a systéme transeurópskych vysokorýchlostných železníc ⁽³⁾.
- (7) Ustanovenia tejto TSI by nemali predurčovať rozhodnutia členských štátov podľa článku 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ⁽⁴⁾.
- (8) Na zabezpečenie uplatňovania tohto nariadenia sú potrebné podrobné špecifikácie. Tieto špecifikácie definujú systém výmeny údajov založený na spoločných komponentoch a vzájomnom prepojení informačných a komunikačných systémov príslušných subjektov. Okrem toho je potrebný aj opis riadenia rozvoja, zavedenia a prevádzky takehoto systému a hlavný plán rozvoja a zavedenia tohto systému. Tieto výsledky sa dosiahnu počas prvej fázy plnenia. TSI je preto potrebné zmeniť a doplniť v neskoršej fáze tak, aby sa zohľadnili tieto výsledky (podrobné špecifikácie, riadenie a hlavný plán).

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.⁽²⁾ Ú. v. ES L 110, 20.4.2001, s. 1.⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 64, 7.3.2008, s. 72.⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 14.

- (9) V súlade s článkom 5 ods. 8 smernice 2008/57/ES by sa technické dokumenty vydané agentúrou, na ktoré sa odkazuje v tomto nariadení, mali považovať za prílohy k TSI a mali by byť záväzné od okamihu platnosti TSI.
- (10) Opatrenia ustanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru, ktorý bol zriadený v súlade s článkom 29 ods. 1 smernice 2008/57/ES,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

1. Technická špecifikácia interoperability (ďalej len „TSI“) týkajúca sa prvku „aplikácie v osobnej doprave“ subsystému „telematické aplikácie“ transeurópskeho železničného systému uvedená v článku 6 ods. 1 smernice 2008/57/ES sa ustanovuje v prílohe I.

2. TSI sa uplatňuje na prvok „aplikácie v osobnej doprave“ subsystému „telematické aplikácie“, ako je uvedené v oddiele 2.5 prílohy II k smernici 2008/57/ES.

3. Vzhľadom na služby železničnej osobnej dopravy poskytované z alebo do tretích krajín podlieha súlad s požiadavkami tejto TSI dostupnosti informácií od subjektov mimo EÚ, pokiaľ nie je na základe dvojstranných dohôd zabezpečená výmena informácií kompatibilná s TSI.

Článok 2

Táto TSI sa vykonáva v troch fázach:

- prvá fáza zavedenia podrobných špecifikácií IT, riadenia a hlavného plánu (fáza jeden),
- druhá fáza, ktorá sa týka rozvoja systému výmeny údajov (fáza dva), a
- konečná fáza, ktorá sa týka zavedenia systému výmeny údajov (fáza tri).

Článok 3

1. Európska železničná agentúra uverejní na svojej internetovej stránke technické dokumenty uvedené v prílohe III a pravidelne ich aktualizuje. V súlade s oddielom 7.5.2 prílohy I vykonáva proces riadenia zmien pre technické dokumenty.

Predloží Komisii správu o vývoji týchto dokumentov. Komisia informuje členské štáty prostredníctvom výboru zriadeného podľa článku 29 smernice 2008/57/ES.

2. Európska železničná agentúra uverejní na svojej internetovej stránke referenčné súbory, na ktoré sa odkazuje v oddiele 4.2.19 prílohy I, a pravidelne ich aktualizuje. V súvislosti s takýmito súbormi vykonáva proces riadenia zmien. Predloží Komisii správu o vývoji týchto dokumentov. Komisia informuje členské štáty prostredníctvom výboru zriadeného podľa článku 29 smernice 2008/57/ES.

3. Európska železničná agentúra predloží svoje odporúčanie týkajúce sa otvorených bodov uvedených v prílohe II k tomuto nariadeniu do 31. marca 2012.

Článok 4

Železničné podniky, manažéri infraštruktúry, prevádzkovatelia staníc, predajcovia cestovných lístkov a agentúra podporujú činnosti v rámci prvej fázy, ako je uvedené v oddiele 7.2 prílohy I, poskytovaním prevádzkových a technických informácií a odborných znalostí.

Článok 5

Zastupiteľské orgány železničného sektora pôsobiace na európskej úrovni, ako je definované v článku 3 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ⁽¹⁾, spolu so zástupcom predajcov cestovných lístkov a zástupcom európskych cestujúcich vypracujú podrobné špecifikácie IT, riadenie a hlavný plán, ako je opísané v oddiele 7 prílohy I, a predložia ich Komisii najneskôr do jedného roka od uverejnenia tohto nariadenia v Úradnom vestníku Európskej únie.

Článok 6

Členské štáty zabezpečia, aby železničné podniky, manažéri infraštruktúry, prevádzkovatelia staníc a predajcovia cestovných lístkov boli o tomto nariadení informovaní.

Článok 7

Toto nariadenie sa zmení a doplní so zreteľom na výsledky fázy jeden, ako je uvedené v oddiele 7.2 prílohy I.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1.

Článok 8

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 5. mája 2011

Za Komisiu
predseda
José Manuel BARROSO

PRÍLOHA I

1. ÚVOD

1.1. **Technický rozsah pôsobnosti**

Táto technická špecifikácia interoperability (ďalej len „TSI“) sa týka prvku „aplikácie v osobnej doprave“ subsystému „telematické aplikácie“ transeurópskeho železničného systému, ktorá je uvedená v článku 6 ods. 1 smernice 2008/57/ES. Je zahrnutá do funkčnej oblasti zoznamu v prílohe II k smernici 2008/57/ES.

1.2. **Územný rozsah pôsobnosti**

Územným rozsahom pôsobnosti tejto TSI je systém transeurópskych železníc uvedený v článku 2 písm. a) smernice 2008/57/ES.

1.3. **Obsah tejto TSI**

Obsah tejto TSI je v súlade s článkom 5 smernice 2008/57/ES.

Táto TSI zahŕňa v kapitole 4 aj pravidlá prevádzky a údržby špecifické pre technický a územný rozsah pôsobnosti.

2. VYMEDZENIE SUBSYSTÉMU/ROZSAHU PÔSOBNOSTI

2.1. **Subsystém**

Táto TSI zahŕňa:

- a) funkčný subsystém „telematické aplikácie v osobnej doprave“;
- b) časť subsystému údržby, ktorá sa týka telematických aplikácií v osobnej doprave (t. j. spôsoby používania, riadenie, aktualizácia a spravovanie databáz, softvérové a dátové komunikačné protokoly atď.).

Zahŕňa poskytovanie informácií o týchto aspektoch:

- a) systémy poskytujúce cestujúcim informácie pred cestou a počas nej;
- b) rezervačné a platobné systémy;
- c) manažment batožiny;
- d) vystavovanie cestovných lístkov prostredníctvom pokladníc, predajných automatov na lístky, cez telefón, internet alebo akékoľvek iné široko dostupné informačné technológie, ako aj vo vlakoch;
- e) riadenie prípojov medzi vlakmi a ostatnými druhmi dopravy.

2.1.1. *Poskytovanie informácií cestujúcim pred cestou a počas nej*

V prílohe II k nariadeniu (ES) č. 1371/2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave sa nachádza zoznam minimálnych informácií, ktoré musia železničné podniky a/alebo predajcovia cestovných lístkov poskytovať cestujúcim.

2.1.2. *Rezervačné a platobné systémy*

Medzi systémom rezervácií a predajných miest cestovných lístkov, platobnými systémami rôznych predajcov cestovných lístkov a železničnými podnikmi sa budú vymieňať informácie s cieľom umožniť cestujúcim platiť za uvedené cestovné lístky, rezervácie a príplatky za cestu a službu zvolené cestujúcim.

2.1.3. *Manažment batožiny*

Cestujúcim sa budú poskytovať informácie týkajúce sa vybavovania sťažností v prípade straty registrovanej batožiny počas cesty. Okrem toho budú cestujúcim poskytnuté informácie o zaslaní a vyzdvihnutí registrovanej batožiny.

- 2.1.4. *Vystavovanie cestovných lístkov prostredníctvom pokladníc, predajných automatov na lístky, cez telefón, internet alebo akékoľvek iné široko dostupné informačné technológie*

Medzi železničnými podnikmi a predajcami cestovných lístkov sa budú poskytovať informácie s cieľom umožniť predajcom v prípade potreby vydávať cestovné lístky, priame cestovné lístky a príplatky, ako aj uskutočňovať rezervácie.

- 2.1.5. *Riadenie prípojov medzi vlakmi a ostatnými druhmi dopravy*

Na poskytovanie informácií a výmenu informácií s ostatnými druhmi dopravy je navrhnutá norma.

3. ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY

3.1. Súlad so základnými požiadavkami

V súlade s článkom 4 ods. 1 smernice 2008/57/ES systém transeurópskych železníc, subsystemy a komponenty interoperability musia spĺňať základné požiadavky stanovené vo všeobecných požiadavkách v prílohe III k smernici.

V rozsahu pôsobnosti tejto technickej špecifikácie interoperability sa splnenie príslušných základných požiadaviek uvedených v kapitole 3 tejto technickej špecifikácie interoperability zabezpečí pre subsystem dodržiavaním špecifikácií opísaných v kapitole 4: Charakteristika subsystemu.

3.2. Aspekty týkajúce sa všeobecných požiadaviek

Relevantnosť všeobecných požiadaviek pre subsystem „telematické aplikácie v osobnej doprave“ je určená takto:

3.2.1. Bezpečnosť

Základné požiadavky týkajúce sa bezpečnosti, ktoré sa vzťahujú na subsystem „telematické aplikácie v osobnej doprave“, sú základné požiadavky 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4, 1.1.5 prílohy III k smernici 2008/57/ES. Tieto základné požiadavky nie sú relevantné pre subsystem telematických aplikácií.

3.2.2. Spoľahlivosť a použiteľnosť

Základná požiadavka 1.2 prílohy III k smernici 2008/57/ES je splnená týmito kapitolami:

— kapitola 4.2.19: Rôzne referenčné súbory a databázy,

— kapitola 4.2.21: Budovanie siete a komunikácia.

3.2.3. Zdravie

Základné požiadavky 1.3.1 a 1.3.2 prílohy III k smernici 2008/57/ES nie sú relevantné pre subsystem telematických aplikácií.

3.2.4. Ochrana životného prostredia

Základné požiadavky 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 a 1.4.5 prílohy III k smernici 2008/57/ES nie sú relevantné pre subsystem telematických aplikácií.

3.2.5. Technická zlučiteľnosť

Základná požiadavka 1.5 prílohy III k smernici 2008/57/ES nie je relevantná pre subsystem telematických aplikácií.

3.3. Aspekty týkajúce sa najmä subsystemu „telematické aplikácie v osobnej doprave“

Relevantnosť všeobecných požiadaviek pre subsystem „telematické aplikácie v osobnej doprave“ je určená takto:

3.3.1. *Technická zlučiteľnosť*

Základná požiadavka 2.7.1 prílohy III k smernici 2008/57/ES je splnená najmä týmito kapitolami:

— kapitola 4.2.19: Rôzne referenčné súbory a databázy,

— kapitola 4.2.21: Budovanie siete a komunikácia.

3.3.2. *Spôľahlivosť a použiteľnosť*

Základná požiadavka 2.7.2 prílohy III k smernici 2008/57/ES je splnená najmä týmito kapitolami:

— kapitola 4.2.19: Rôzne referenčné súbory a databázy,

— kapitola 4.2.21: Budovanie siete a komunikácia.

Táto základná požiadavka, najmä metóda využívania na zaručenie účinnosti týchto telematických aplikácií a kvality dopravy, je však základom pre celú technickú špecifikáciu interoperability a neobmedzuje sa len na uvedené kapitoly.

3.3.3. *Zdravie*

So zreteľom na základnú požiadavku 2.7.3 prílohy III k smernici 2008/57/ES sa v tejto TSI nestanovujú žiadne požiadavky okrem existujúcich vnútroštátnych a európskych predpisov týkajúcich sa minimálnych predpisov o ergonómii a ochrane zdravia na rozhraní týchto telematických aplikácií a používateľov.

3.3.4. *Bezpečnosť*

Základná požiadavka 2.7.4 prílohy III k smernici 2008/57/ES je splnená najmä týmito kapitolami:

— kapitola 4.2.19: Rôzne referenčné súbory a databázy,

— kapitola 4.2.21: Budovanie siete a komunikácia.

4. CHARAKTERISTIKA SUBSYSTÉMU

4.1. **Úvod**

So zreteľom na všetky uplatniteľné základné požiadavky je subsystém „telematické aplikácie v osobnej doprave“ charakterizovaný týmito základnými parametrami, ktoré sú opísané v nasledujúcich oddieloch:

4.2. **Funkčné a technické špecifikácie subsystému**

4.2.1. *Výmena údajov o cestovnom poriadku*

Tento základný parameter stanovuje, ako má železničný podnik vykonávať výmenu údajov o cestovnom poriadku.

Tento základný parameter zabezpečí, aby boli cestovné poriadky, ktoré tvoria ďalej vymedzené dátové prvky, sprístupnené inému železničnému podniku, tretím stranám a verejným orgánom. Tento základný parameter ďalej zabezpečí, aby každý železničný podnik poskytoval presné a aktuálne údaje o cestovnom poriadku.

Ustanovenia tohto základného parametra sa vzťahujú na osobnú dopravu železničného podniku.

Tento základný parameter podlieha nasledujúcemu postupu:

4.2.1.1. *Železničný podnik sprístupní svoje vlastné údaje o cestovnom poriadku ostatným železničným podnikom a tretím stranám*

Železničný podnik sprístupní všetky svoje údaje o cestovnom poriadku, za ktoré je železničný podnik zodpovedný ako výlučný alebo spoločný dopravca a ktoré sa týkajú prepravných služieb, ktoré sú k dispozícii na predaj verejnosti, zabezpečením prístupu ku všetkým železničným podnikom, tretím osobám a verejnoprávnym subjektom. Železničný podnik zabezpečí, aby údaje o cestovnom poriadku boli presné a aktuálne. Údaje o cestovnom poriadku musia byť dostupné aspoň dvanásť mesiacov po skončení platnosti týchto údajov.

V prípade, že železničný podnik prevádzkuje dopravnú službu, v rámci ktorej je jedným zo spoločných dopravcov, železničný podnik spolu so všetkými ostatnými spoločnými dopravcami zabezpečí, aby jeho časť cestovného poriadku bola presná a aktuálna.

Cestovný poriadok obsahuje hlavne tieto údaje:

- základné zásady variantov vlakov,
- znázornenie vlaku,
- rôzne možné spôsoby znázornenia dní prevádzky,
- druh vlaku/režim prevádzky,
- vzťahy medzi dopravnými službami,
- skupiny vozňov pripojené k vlakom,
- pripojenie k, odpojenie od,
- priame spoje (pripojenie k),
- priame spoje (zmena čísla spoja),
- podrobné údaje o dopravných službách,
- zastávky s dopravnými obmedzeniami,
- nočné vlaky,
- prekročenie časových pásem,
- údaje o režime stanovovania cien a rezerváciách,
- poskytovateľ informácií,
- poskytovateľ rezervácií,
- služobné zariadenia,
- dostupnosť vlaku (vrátane plánovaných vyhradených sedadiel, priestorov pre invalidný vozík, univerzálnych spacích oddelení – pozri PRM TSI 4.2.4) – pozri oddiel 4.2.6.1,
- doplnkové služby,
- prípoje – načasovanie medzi dopravnými službami,
- zoznam staníc.

V prípade tých dopravných služieb, nad ktorými má železničný podnik výhradnú kontrolu, musí byť ročný cestovný poriadok dostupný aspoň dva mesiace pred vstupom cestovného poriadku do platnosti. Železničný podnik sprístupní v prípade ostatných dopravných služieb cestovný poriadok čo najskôr.

Železničný podnik uverejní akékoľvek zmeny ročného cestovného poriadku v sérii aktualizácií cestovného poriadku, a to aspoň sedem dní pred vstupom týchto zmien do platnosti. Táto povinnosť sa uplatňuje len vtedy, ak je daná zmena železničnému podniku známa sedem alebo viac dní pred jej vstupom do platnosti.

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade s týmito technickými dokumentmi:

— B.4 (pozri prílohu III).

4.2.2. *Výmena údajov o tarifách*

Tento základný parameter stanovuje, ako má železničný podnik vykonávať výmenu údajov o tarifách.

Tento základný parameter zabezpečí, aby boli údaje o tarifách v ďalej uvedenom formáte sprístupnené ostatným železničným podnikom alebo tretím stranám, ktoré majú oprávnenie na predaj.

Ustanovenia tohto základného parametra sa uplatňujú v súvislosti so všetkými cestovnými tarifami železničného podniku v prípade vnútroštátneho, medzinárodného a zahraničného predaja.

Tento základný parameter podlieha nasledujúcemu postupu:

4.2.2.1. *Železničný podnik sprístupní svoje vlastné tarify ostatným železničným podnikom, oprávneným verejným orgánom a tretím stranám s oprávnením predaja lístkov.*

Železničný podnik sprístupní všetky svoje tarify (vrátane cenníkov) tým, že zaručí prístup železničným podnikom a tretím stranám, ktorým udelí povolenie na predaj podľa dohôd o distribúcii, ako aj oprávneným verejným orgánom. Železničný podnik zabezpečí, aby boli údaje o tarifách presné a aktuálne.

V prípade, že železničný podnik prevádzkuje dopravnú službu, v rámci ktorej je jedným zo spoločných dopravcov, železničný podnik spolu so všetkými ostatnými spoločnými dopravcami zabezpečí, aby údaje o tarifách boli presné a aktuálne.

Hlavný obsah údajov o tarifách určených na medzinárodný a zahraničný predaj musí byť v súlade s vymedzením podľa prílohy IV.

Údaje o tarifách pre medzinárodný alebo zahraničný predaj sa sprístupnia železničným podnikom a tretím stranám s oprávnením na predaj podľa dohôd o distribúcii, ako aj autorizovaným verejným orgánom, a to vopred aspoň na obdobie stanovené v prílohe IV.

Uvedený postup a informácie použité v tejto súvislosti musia byť v prípade tarifných údajov určených pre medzinárodný a zahraničný predaj v súlade s technickými dokumentmi:

— B.1 (pozri prílohu III),

— B.2 (pozri prílohu III),

— B.3 (pozri prílohu III).

Údaje o tarifách pre vnútroštátny predaj sa sprístupnia železničným podnikom a tretím stranám oprávneným na predaj, ako aj autorizovaným verejným orgánom, a to aspoň tak dlho vopred, ako v prípade údajov o tarifách pre medzinárodný alebo zahraničný predaj.

Uvedený postup a informácie použité v tejto súvislosti týkajúce sa údajov o tarifách pre vnútroštátny predaj musia byť v súlade s technickými dokumentmi, ktoré vypracuje agentúra (pozri prílohu II).

4.2.3. *Zabezpečenie informácií o kontaktných údajoch železničného podniku*

Tento základný parameter stanovuje, akým spôsobom musí železničný podnik poskytovať informácie o svojej oficiálnej internetovej stránke, z ktorej môžu zákazníci získať presné informácie.

Ustanovenia tohto základného parametra sa vzťahujú na všetky železničné podniky.

Tento základný parameter podlieha nasledujúcemu postupu:

4.2.3.1. Železničný podnik sprístupní dátový súbor svojich kontaktných údajov

Železničný podnik sprístupní ostatným železničným podnikom, agentúre, tretím stranám a verejným orgánom súbor údajov, ktorý obsahuje názov dopravcu, kód dopravcu a jeho oficiálnu internetovú stránku. Oficiálna internetová stránka uvedená v základných parametroch musí byť počítačovo spracovateľná a v súlade s usmerneniami o dostupnosti internetového obsahu. Ak železničný podnik prevádzkuje spoločnú obchodnú jednotku s iným železničným podnikom alebo podnikmi, musí ostatným železničným podnikom sprístupniť názov spoločnej obchodnej jednotky, kódy dopravcu a oficiálnu internetovú stránku.

Ak železničný podnik sprístupní informácie o svojom cestovnom poriadku iným železničným podnikom podľa kapitoly 4.2.1.1, zabezpečí, aby názov dopravcu v cestovnom poriadku zodpovedal názvu dopravcu v tomto súbore údajov. V prípade, že dôjde k zmenám, železničný podnik čo najskôr aktualizuje obsah súboru údajov.

4.2.4. Zabezpečenie informácií o prepravných podmienkach

Tento základný parameter stanovuje, ako železničný podnik spracúva informácie o prepravných podmienkach.

Tento základný parameter zabezpečí, aby boli prepravné podmienky uverejnené na oficiálnej internetovej stránke železničného podniku.

Ustanovenia tohto základného parametra sa vzťahujú na osobnú dopravu železničného podniku.

Tento základný parameter podlieha nasledujúcemu postupu:

4.2.4.1. Železničný podnik uverejní informácie o prepravných podmienkach

Železničný podnik uverejní informácie o:

- všeobecných prepravných podmienkach pre cestujúcich v železničnej doprave (GCC-CIV/PRR),
- svojich vlastných prepravných podmienkach,
- prepojení na nariadenie (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave,
- akceptovaných spôsoboch platby,
- podmienkach predaja a podmienkach popredajného servisu, najmä v prípade výmeny cestovných lístkov a náhrady za ne,
- postupoch na predkladanie sťažností

aspoň na svojej oficiálnej internetovej stránke. Táto internetová stránka musí byť v súlade s usmerneniami o dostupnosti internetového obsahu, ktoré zohľadňujú potreby ľudí s postihnutím sluchu a/alebo zraku.

Tento postup sa vykoná v prípade prvého uverejnenia najneskôr šesť mesiacov po vstupe tejto TSI do platnosti. Zmeny týchto informácií musia byť uverejnené aspoň 6 dní predtým, ako vstúpia do platnosti. Železničný podnik vytvorí zoznam článkov, ktoré boli zmenené v porovnaní s predchádzajúcou verziou. Železničný podnik pri každej podobnej príležitosti ponechá predchádzajúcu verziu týchto informácií na svojej oficiálnej internetovej stránke.

4.2.5. Zabezpečenie informácií o preprave registrovanej batožiny

Tento základný parameter stanovuje, ako železničný podnik zabezpečuje poskytovanie informácií v prípade prepravy registrovanej batožiny, ak železničný podnik takúto službu poskytuje. Ak túto službu neposkytuje, musí železničný podnik informovať, že túto službu neposkytuje.

Tento základný parameter zabezpečí, aby mali cestujúci k dispozícii informácie o preprave registrovanej batožiny.

Tento základný parameter podlieha nasledujúcemu postupu:

4.2.5.1. Železničný podnik uverejní podmienky prepravy registrovanej batožiny

Železničný podnik uverejní pre cestujúcich podmienky prepravy registrovanej batožiny, ak železničný podnik takúto prepravu poskytuje. Ak táto služba nie je poskytovaná, musí železničný podnik uverejniť príslušné informácie. Tieto informácie musia byť uverejnené aspoň na oficiálnej internetovej stránke železničného podniku. Táto internetová stránka musí byť v súlade s usmerneniami o dostupnosti internetového obsahu, ktoré zohľadňujú potreby ľudí s postihnutím sluchu a/alebo zraku.

Tento postup sa vykoná v prípade prvého uverejnenia najneskôr šesť mesiacov po vstupe tejto TSI do platnosti. Zmeny týchto informácií musia byť uverejnené aspoň 6 dní predtým, ako tieto úpravy vstúpia do platnosti. Železničný podnik vytvorí zoznam článkov, ktoré boli upravené v porovnaní s predchádzajúcou verziou. Železničný podnik pri každej podobnej príležitosti ponechá predchádzajúcu verziu týchto informácií na svojej oficiálnej internetovej stránke.

4.2.6. Zabezpečenie informácií o preprave a pomoci osobám so zníženou pohyblivosťou (PRM)

Tento základný parameter stanovuje, ako majú železničný podnik, predajca cestovných lístkov a/alebo prevádzkovateľ stanice zabezpečiť poskytovanie informácií o preprave a pomoci osobám so zníženou pohyblivosťou.

Tento základný parameter zabezpečí, aby mali cestujúci k dispozícii informácie o preprave a pomoci osobám so zníženou pohyblivosťou. Ak železničný podnik používa IT komunikáciu na účely zasielania žiadostí o dostupnosť/rezerváciu pomoci osobám so zníženou pohyblivosťou, systém, ktorému je táto žiadosť určená, musí byť schopný minimálne spracovať správy podľa protokolu špecifikovaného v technickom dokumente B.10 (pozri prílohu III). Okrem toho systém vydá číslo potvrdenia rezervácie pomoci, čo je nevyhnutné na to, aby mal zákazník/cestujúci záruku a istotu, že pomoc bude poskytnutá, a aby bola stanovená povinnosť a zodpovednosť za poskytovanie pomoci. Tieto správy obsahujú všetky informácie potrebné na to, aby železničný podnik, predajca cestovných lístkov a/alebo prevádzkovateľ stanice vydali osobám so zníženou pohyblivosťou číslo potvrdenia (pre každý odchod a príchod v prípade jednotlivých ciest) na rezerváciu pomoci.

Ustanovenia tohto základného parametra sa uplatňujú takto: spracovanie informácií o preprave osôb so zníženou pohyblivosťou sa uplatňuje so zreteľom na osobnú dopravu železničného podniku. Ustanovenia tohto základného parametra týkajúce sa elektronickej žiadosti/potvrdenia sa uplatňujú v prípade, že medzi žiadajúcou a žiadanou stranou bola uzavretá dohoda.

Tento základný parameter podlieha nasledujúcemu postupu:

4.2.6.1. Železničný podnik uverejní informácie o dostupnosti prepravných služieb po železnici a o podmienkach prístupu ku koľajovým vozidlám

Železničný podnik uverejní tieto informácie:

- typ/číslo vlaku a/alebo číslo spoja (v prípade, že verejnosti nie je dostupné číslo vlaku), v ktorých sú dostupné zariadenia pre osoby so zníženou pohyblivosťou,
- typy a minimálne množstvá zariadení pre osoby so zníženou pohyblivosťou v uvedených vlakoch (napr. miesta pre invalidný vozík, lôžka, toalety a umiestnenie sedadiel pre osoby so zníženou pohyblivosťou) v rámci bežných prevádzkových podmienok,
- spôsoby žiadostí o pomoc pri nastupovaní do vlaku a vystupovaní z vlaku (vrátane lehoty pre podanie žiadosti pre osoby so zníženou pohyblivosťou, adresy, e-mailu, prevádzkových hodín a telefónneho čísla kancelárie pre pomoc osobám so zníženou pohyblivosťou) podľa článku 24 nariadenia o právach cestujúcich,
- maximálnu povolenú veľkosť a hmotnosť invalidného vozíka (vrátane hmotnosti osoby so zníženou pohyblivosťou),
- podmienky prepravy pre sprevádzajúce osoby a/alebo zvieratá,
- podmienky prístupu do budovy stanice a k nástupištiam vrátane informácií, či je stanica klasifikovaná ako prístupná pre osoby so zníženou pohyblivosťou a či má zabezpečený personál na pomoc týmto osobám,

aspoň na svojej oficiálnej internetovej stránke. Táto internetová stránka musí byť v súlade s usmerneniami o dostupnosti internetového obsahu, ktoré zohľadňujú potreby ľudí s postihnutím sluchu a/alebo zraku.

Tento postup sa vykoná v prípade prvého uverejnenia najneskôr šesť mesiacov po vstupe tejto TSI do platnosti. Akékoľvek zmeny týchto informácií musia byť uverejnené aspoň 6 dní predtým, ako tieto zmeny vstúpia do platnosti. Železničný podnik vytvorí zoznam článkov, ktoré boli upravené v porovnaní s predchádzajúcou verziou. Železničný podnik pri každej príležitosti ponechá predchádzajúcu verziu týchto informácií na svojej oficiálnej internetovej stránke.

4.2.6.2. Železničný podnik alebo predajca cestovných lístkov zasiela žiadosti o dostupnosť/rezerváciu pomoci osobám so zníženou pohyblivosťou do systému/systémov na prijímanie žiadostí

Ak železničný podnik alebo predajca cestovných lístkov používa IT komunikáciu na účely zasielania žiadostí o dostupnosť/rezerváciu pomoci osobám so zníženou pohyblivosťou, takáto žiadosť musí byť v súlade s príslušnými ustanoveniami.

Predpokladom uskutočnenia rezervácie pomoci pre osoby so zníženou pohyblivosťou je existencia obchodnej dohody medzi dotknutými dopravcami a distribútormi. Takéto dohody môžu zahŕňať poplatky, technické a bezpečnostné normy, osobitné obmedzenia, pokiaľ ide o vlaky, východiskovú/cieľovú stanicu, tarify, predajné kanály atď.

Na základe dohody medzi zúčastnenými stranami pošle žiadajúci distribučný systém do systému žiadostí o príslušné informácie o dostupnosti/rezervácii vlaku so zreteľom na konkrétny typ pomoci.

Medzi hlavné typy žiadostí patria:

- žiadosť o dostupnosť,
- žiadosť o rezerváciu,
- žiadosť o čiastočné zrušenie,
- žiadosť o úplné zrušenie.

Tento postup sa vykoná na základe žiadosti zákazníka, ktorá bola odovzdaná do systému železničného podniku alebo predajcu cestovných lístkov.

Dátové prvky a informácie o obsahu správy používanej na splnenie povinností musia byť v súlade:

- buď s prvkami definovanými v technickom dokumente B.10 (pozri prílohu III), pričom v takomto prípade musia byť všetky systémy na prijímanie žiadostí schopné rozumieť žiadosti a odpovedať na ňu,
- alebo s inak definovanými normami, pričom v takomto prípade musí byť systém na prijímanie žiadostí schopný vyhodnotiť žiadosť a odpovedať na ňu, iba ak bola s týmto žiadajúcim systémom uzavretá špecifická dohoda.

4.2.6.3. Systém na prijímanie žiadostí zasiela odpoveď na žiadosť o dostupnosť/rezerváciu pomoci osobám so zníženou pohyblivosťou

Ak železničný podnik používa IT komunikáciu na účely zasielania odpovedí na žiadosti o dostupnosť/rezerváciu pomoci osobám so zníženou pohyblivosťou, musia sa dodržať podmienky tohto postupu.

Ak bola žiadosť o rezerváciu pomoci pre osobu so zníženou pohyblivosťou správne sformulovaná podľa uvedeného postupu, systém na prijímanie žiadostí zašle žiadajúcemu systému odpoveď na žiadosť o dostupnosť/rezerváciu pre požadovaný typ pomoci.

Medzi hlavné typy odpovedí na žiadosť o rezerváciu patria:

- odpoveď o dostupnosti,
- potvrdenie žiadosti o rezerváciu,

- potvrdenie žiadosti o čiastočné zrušenie,
- potvrdenie žiadosti o úplné zrušenie,
- zamietavá odpoveď.

Tento postup sa vykonáva v reakcii na prichádzajúce žiadosti prijaté do systému, do ktorého boli zaslané v súlade s uvedeným postupom.

Dátové prvky a informácie o obsahu správy používanej na splnenie povinností musia byť v súlade:

- buď s prvkami definovanými v technickom dokumente B.10 (pozri prílohu III),
- alebo s inak definovanými normami,

v súlade s protokolom, ktorý používa žiadajúci systém.

4.2.7. Zabezpečenie informácií o preprave bicyklov

Tento základný parameter stanovuje, ako železničný podnik zabezpečuje poskytovanie informácií o preprave bicyklov.

Tento základný parameter zabezpečí, aby mali cestujúci k dispozícii informácie o preprave bicyklov. Pridelujúci systém musí byť schopný minimálne spracovať správy podľa protokolu špecifikovaného v technickom dokumente B.5 (pozri prílohu III).

Ustanovenia tohto základného parametra sa uplatňujú takto: spracovanie informácií o preprave bicyklov sa uplatňuje so zreteľom na osobnú dopravu železničného podniku, ktorý takúto službu poskytuje. Ustanovenia tohto základného parametra týkajúce sa elektronickej žiadosti/potvrdenia sa uplatňujú v prípade, že medzi žiadajúcou a pridelujúcou stranou bola uzavretá dohoda o poskytovaní služieb, na základe čoho môže byť takáto preprava rezervovaná alebo môže podliehať povinnej rezervácii.

Tento základný parameter podlieha týmto postupom:

4.2.7.1. Železničný podnik uverejní podmienky prepravy bicyklov

Železničný podnik uverejní pre cestujúcich podmienky prepravy bicyklov, ak železničný podnik takúto prepravu poskytuje. Tieto informácie musia byť uverejnené aspoň na oficiálnej internetovej stránke železničného podniku. Táto internetová stránka musí byť v súlade s usmerneniami o dostupnosti internetového obsahu, ktoré zohľadňujú potreby ľudí s postihnutím sluchu a/alebo zraku. V týchto podmienkach musí byť uvedené minimálne:

- typ/číslo vlaku a/alebo číslo spoja (v prípade, že verejnosti nie je dostupné číslo vlaku), v ktorých je dostupná preprava bicyklov,
- konkrétny čas/obdobie, počas ktorého je povolená preprava bicyklov,
- poplatky za prepravu bicyklov,
- informácie, či je konkrétna rezervácia miesta na úschovu bicyklov vo vlaku dostupná alebo povinná (vrátane lehoty na podanie žiadosti o prepravu bicykla, prevádzkových hodín, e-mailu a/alebo telefónu).

Tento postup sa vykoná v prípade prvého uverejnenia najneskôr šesť mesiacov po vstupe tejto TSI do platnosti. Zmeny týchto informácií musia byť uverejnené aspoň 6 dní predtým, ako tieto zmeny vstúpia do platnosti. Železničný podnik vytvorí zoznam článkov, ktoré boli zmenené v porovnaní s predchádzajúcou verziou. Železničný podnik musí vo všetkých prípadoch ponechať predchádzajúcu verziu týchto informácií na svojej oficiálnej internetovej stránke.

4.2.7.2. Železničný podnik alebo predajca cestovných lístkov zasiela žiadosti o dostupnosť/rezerváciu pre bicykle do pridelujúceho rezervačného systému

Predpokladom uskutočnenia rezervácie je existencia obchodnej dohody medzi dotknutými dopravcami a distribútormi. Takéto dohody môžu zahŕňať poplatky, technické a bezpečnostné normy, osobitné obmedzenia, pokiaľ ide o vlaky, východiskovú/cieľovú stanicu, tarify, predajné kanály atď.

Ak železničný podnik alebo predajca cestovných lístkov používa IT komunikáciu na účely zasielania žiadostí o dostupnosť/rezerváciu prepravy bicyklov, takáto komunikácia musí byť v súlade s požiadavkami tohto postupu.

Na základe dohody medzi zúčastnenými stranami pošle žiadajúci distribučný systém do pridelujúceho systému žiadosť o špecifikovanú prepravu bicykla so zreteľom na dostupnosť/rezerváciu daného vlaku.

Medzi hlavné druhy žiadostí o rezerváciu patria:

- informovanie sa o dostupnosti,
- žiadosť o rezerváciu,
- žiadosť o čiastočné zrušenie,
- žiadosť o úplné zrušenie.

Tento postup sa vykoná na základe žiadosti zákazníka zaslanej do distribučného systému železničného podniku.

Dátové prvky a informácie o obsahu správy používanej na splnenie povinností musia byť v súlade:

- buď s definíciami stanovenými v technickom dokumente B.5 (pozri prílohu III), pričom v takomto prípade musia byť všetky pridelujúce systémy schopné rozumieť žiadosti a odpovedať na ňu,
- alebo s inak definovanými normami, pričom v takomto prípade musí byť pridelujúci systém schopný rozumieť žiadosti a odpovedať na ňu len vtedy, ak bola so žiadajúcim distribučným systémom uzavretá osobitná dohoda.

4.2.7.3. Pridelujúci rezervačný systém zasiela odpoveď na žiadosť o dostupnosť/rezerváciu bicyklov

Ak železničný podnik používa IT komunikáciu na účely zasielania odpovedí na žiadosť o dostupnosť/rezerváciu prepravy bicyklov, musí byť takáto komunikácia v súlade s príslušnými inštrukciami tohto postupu.

Ak bola žiadosť o rezerváciu miesta pre bicykel správne sformulovaná podľa uvedeného postupu, pridelujúci systém zašle žiadajúcemu distribučnému systému odpoveď na žiadosť o dostupnosť/rezerváciu pre požadovaný vlak.

Medzi hlavné druhy odpovedí na žiadosť o rezerváciu patrí:

- odpoveď o dostupnosti,
- potvrdenie žiadosti o rezerváciu,
- potvrdenie žiadosti o čiastočné zrušenie,
- potvrdenie žiadosti o úplné zrušenie,
- zamietavá odpoveď.

Tento postup sa vykonáva v reakcii na prichádzajúce žiadosti prijaté do pridelujúceho systému, do ktorého boli zaslané v súlade s uvedeným postupom.

Dátové prvky a informácie o obsahu správy používanej na splnenie povinností musia byť v súlade:

- buď s informáciami uvedenými v technickom dokumente B.5 (pozri prílohu III),
- alebo s inak definovanými normami,

v súlade s protokolom, ktorý používa žiadajúci pridelujúci systém.

4.2.8. Zabezpečenie informácií o preprave automobilov

Tento základný parameter stanovuje, ako má železničný podnik zabezpečiť poskytovanie informácií o preprave automobilov/motocyklov (pojem automobily ďalej zahŕňa aj motocykle), ak železničný podnik takúto službu poskytuje.

Tento základný parameter zabezpečí, aby mali cestujúci k dispozícii informácie o preprave automobilov. Pridelujúci systém musí byť schopný minimálne spracovať správy podľa protokolu špecifikovaného v technickom dokumente B.5 (pozri prílohu III).

Ustanovenia tohto základného parametra sa uplatňujú takto: spracovanie informácií o preprave automobilov sa uplatňuje so zreteľom na osobnú dopravu železničného podniku, ktorý prepravu automobilov poskytuje. Ustanovenia tohto základného parametra týkajúce sa elektronickej žiadosti/potvrdenia sa uplatňujú v prípade, že medzi žiadajúcou a pridelujúcou stranou bola uzavretá dohoda o poskytovaní služieb, na základe čoho môže byť takáto preprava rezervovaná alebo môže podliehať povinnej rezervácii.

Uplatňuje sa tento základný parameter:

4.2.8.1. Železničný podnik uverejní podmienky prepravy automobilov

Železničný podnik oznámi cestujúcim podmienky prepravy automobilov v prípade, že železničný podnik túto službu poskytuje. Tieto informácie musia byť uverejnené aspoň na oficiálnej internetovej stránke železničného podniku. Táto internetová stránka musí byť v súlade s usmerneniami o dostupnosti internetového obsahu, ktoré zohľadňujú potreby ľudí s postihnutím sluchu a/alebo zraku.

V týchto podmienkach musia byť uvedené aspoň:

- typ/číslo vlaku, ktorý poskytuje prepravu automobilov,
- konkrétny čas/obdobie, počas ktorého je možná preprava automobilov,
- štandardné poplatky za prepravu automobilov (vrátane poplatkov za ubytovanie cestujúcich, ak železničný podnik takúto službu poskytuje),
- konkrétne miesto a čas naloženia automobilov na vlak,
- konkrétne miesto a čas príchodu vlaku do cieľovej stanice,
- veľkosť, hmotnosť a ostatné obmedzenia prepravy automobilov.

Tento postup sa vykoná v prípade prvého uverejnenia najneskôr do šiestich mesiacov po vstupe tejto TSI do platnosti. Zmeny týchto informácií musia byť uverejnené aspoň 6 dní predtým, ako vstúpia do platnosti. Železničný podnik vytvorí zoznam článkov, ktoré boli zmenené a doplnené. Železničný podnik pri každej príležitosti ponechá predchádzajúcu verziu týchto informácií na svojej oficiálnej internetovej stránke.

4.2.8.2. Železničný podnik alebo predajca cestovných lístkov zasiela žiadosti o dostupnosť/rezerváciu pre automobily do rezervačného systému

Predpokladom uskutočnenia rezervácie je existencia obchodnej dohody medzi dotknutými dopravcami a distribútormi. Takéto dohody môžu zahŕňať poplatky, technické a bezpečnostné normy, osobitné obmedzenia, pokiaľ ide o vlaky, východiskovú/cieľovú stanicu, tarify, predajné kanály atď.

Ak železničný podnik alebo predajca cestovných lístkov používa IT komunikáciu na účely zasielania žiadostí o dostupnosť/rezerváciu prepravy pre automobily, musí byť takáto komunikácia v súlade s ustanoveniami na tento postup.

Na základe dohody medzi zúčastnenými stranami zasiela žiadajúci distribučný systém do pridelujúceho systému žiadosť o dostupnosť/rezerváciu pre špecifikovanú prepravu automobilov týkajúcu sa príslušného vlaku.

Medzi hlavné typy žiadostí o rezerváciu patrí:

- žiadosť o dostupnosť,
- žiadosť o rezerváciu,
- žiadosť o čiastočné zrušenie,
- žiadosť o úplné zrušenie.

Tento postup sa vykonáva na základe žiadosti predloženej zákazníkom a zaslanej do distribučného systému železničného podniku.

Dátové prvky a informácie o obsahu správy používanej na splnenie povinností musia byť v súlade:

- buď s prvkami stanovenými v technickom dokumente B.5 (pozri prílohu III), pričom v takomto prípade musia byť všetky pridelujúce systémy schopné rozumieť žiadosti a odpovedať na ňu,
- alebo s inak definovanými normami, pričom v takomto prípade musí byť pridelujúci systém schopný rozumieť žiadosti a odpovedať na ňu len vtedy, ak bola so žiadajúcim distribučným systémom uzavretá špecifická dohoda.

4.2.8.3. Pridelujúci rezervačný systém zasiela odpoveď na žiadosť o dostupnosť/rezerváciu pre automobily

Ak železničný podnik používa IT komunikáciu na účely zasielania odpovedí na žiadosť o dostupnosť/rezerváciu prepravy automobilov, musí byť takáto komunikácia v súlade s príslušnými pravidlami stanovenými pre tento postup.

Ak bola žiadosť o rezerváciu automobilov správne sformulovaná podľa uvedeného postupu, pridelujúci systém zašle žiadajúcemu distribučnému systému odpoveď na žiadosť o dostupnosť/rezerváciu pre požadovaný vlak.

Medzi hlavné typy odpovedí na žiadosť o rezerváciu patrí:

- odpoveď o dostupnosti,
- potvrdenie žiadosti o rezerváciu,
- potvrdenie žiadosti o čiastočné zrušenie,
- potvrdenie žiadosti o úplné zrušenie,
- zamietavá odpoveď.

Tento postup sa vykonáva v reakcii na prichádzajúce žiadosti prijaté do pridelujúceho systému, do ktorého boli zaslané v súlade s uvedeným postupom.

Dátové prvky a informácie o obsahu správy používanej na splnenie povinností musia byť v súlade:

— buď s prvkami definovanými v technickom dokumente B.5 (pozri prílohu III),

— alebo s inak definovanými normami,

v súlade s protokolom, ktorý používa žiadajúci distribučný systém.

4.2.9. Zabezpečenie dostupnosti/rezervácie

Tento základný parameter stanovuje spôsob, akým železničný podnik bude riešiť rezervácie ubytovania cestujúcich. Všetky rôzne typy ubytovania [ako sú sedadlá, ležadlá, lôžka, vyhradené sedadlá, priestory pre invalidný vozík, univerzálne spacie vozne (pozri PRM TSI oddiel 4.2.4)] sa ďalej označujú ako miesta, ak nebude potrebné uviesť konkrétnejšie informácie. Rezervácie prepravy bicyklov, automobilov a pomoci osobám so zníženou pohyblivosťou sú opísané v samostatných základných parametroch v samostatných kapitolách.

Rezervácie miest sa môžu týkať len rezervácie ubytovania, popri zmluve o preprave, alebo môžu byť súčasťou kombinovanej transakcie, ktorá zahŕňa tak ubytovanie, ako aj zmluvu o preprave.

Tento základný parameter zabezpečí, aby si vydávajúce a pridelujúce železničné podniky vymieňali príslušné informácie o dostupnosti a rezervácii. Pridelujúci systém musí byť schopný minimálne spracovať správy podľa protokolu špecifikovaného v technickom dokumente B.5 (pozri prílohu III).

Ustanovenia tohto základného parametra sa uplatňujú v prípade, že medzi žiadajúcou a pridelujúcou stranou bola uzavretá dohoda o poskytovaní služieb, ktoré môžu byť rezervované alebo môžu podliehať povinnej rezervácii.

Tento základný parameter zahŕňa tieto postupy:

4.2.9.1. Železničný podnik alebo predajca cestovných lístkov zasiela žiadosti o dostupnosť/rezerváciu do pridelujúceho rezervačného systému

Predpokladom uskutočnenia rezervácie je existencia obchodnej dohody medzi dotknutými dopravcami a distribútormi. Takéto dohody môžu zahŕňať poplatky, technické a bezpečnostné normy, osobitné obmedzenia, pokiaľ ide o vlaky, východiskovú/cieľovú stanicu, tarify, predajné kanály atď.

Na základe dohody medzi zúčastnenými stranami zasiela žiadajúci distribučný systém do pridelujúceho systému žiadosť o dostupnosť/rezerváciu príslušného vlaku so zreteľom na konkrétny typ ubytovania.

Medzi hlavné typy žiadostí o rezerváciu patrí:

— informovanie sa o dostupnosti,

— žiadosť o rezerváciu,

— žiadosť o čiastočné zrušenie,

— žiadosť o úplné zrušenie.

Tento postup sa vykonáva na základe žiadosti predloženej zákazníkom a zaslanej do distribučného systému železničného podniku.

Dátové prvky a informácie uvedené v správe používanej na splnenie povinností musia byť v súlade:

- buď s prvkami stanovenými v technickom dokumente B.5 (pozri prílohu III), pričom v takomto prípade musia byť všetky pridelujúce systémy schopné rozumieť žiadosti a odpovedať na ňu,
- alebo s inak definovanými normami, pričom v takomto prípade musí byť pridelujúci systém schopný rozumieť žiadosti a odpovedať na ňu len vtedy, ak bola so žiadajúcim distribučným systémom uzavretá špecifická dohoda.

4.2.9.2. Pridelujúci rezervačný systém zasiela odpoveď na žiadosť o dostupnosť/rezerváciu

Ak bola žiadosť o rezerváciu miest platne sformulovaná podľa uvedeného postupu, pridelujúci systém zašle žiadajúcemu distribučnému systému odpoveď na žiadosť o dostupnosť/rezerváciu pre požadovaný vlak.

Medzi hlavné typy odpovedí na žiadosť o rezerváciu patrí:

- odpoveď o dostupnosti,
- potvrdenie žiadosti o rezerváciu,
- potvrdenie žiadosti o čiastočné zrušenie,
- potvrdenie žiadosti o úplné zrušenie,
- návrh náhrady,
- zamietavá odpoveď.

Tento postup sa vykonáva v reakcii na prichádzajúce žiadosti prijaté do pridelujúceho systému, do ktorého boli zaslané v súlade s uvedeným postupom.

Dátové prvky a informácie o obsahu správy používanej na splnenie povinností musia byť v súlade:

- buď s prvkami definovanými v technickom dokumente B.5 (pozri prílohu III),
- alebo s inak definovanými normami,

v súlade s protokolom, ktorý používa žiadajúci distribučný systém.

4.2.10. Spracovanie bezpečnostných prvkov na distribúciu produktov

Tento základný parameter špecifikuje spôsob, akým pridelujúci železničný podnik vytvára bezpečnostné prvky na distribúciu svojich produktov.

Tento základný parameter musí zabezpečiť, aby železničné podniky a cestujúci v primeranej lehote získali od pridelujúceho železničného podniku bezpečnostné informácie a odkazy potrebné pre rôzne typy cestovných lístkov.

Tento základný parameter zahŕňa tento postup:

4.2.10.1. Pridelujúci systém vytvára bezpečnostný prvok na elektronické doručovanie

Ak železničný podnik vydá cestovný lístok/rezerváciu v súlade s jednotnými právnymi predpismi pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave osôb (CIV), pracovníci pokladne na železničnej stanici/agentúry/predajcu alebo distribučného systému železničného podniku vytvoria bezpečnostné informácie, ktoré sa vložia do cestovného lístka/rezervácie.

Tento proces sa uskutoční, hneď ako sa údaje o stave rezervácie a predajnej transakcii úspešne odošlú do distribučného systému dohodnutých železničných podnikov.

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade s:

- normou na spracovanie bezpečnostných prvkov pre distribúciu produktov, ktorá sa v súčasnosti vypracúva. Je preto otvoreným bodom a uvádza sa v prílohe II.

4.2.10.2. Pridelujúci systém vytvára pre železničný podnik odkaz na dokumentáciu na účely elektronického doručenia

Ak železničný podnik vydá cestovný lístok/rezerváciu v súlade s CIV, pracovníci pokladne na železničnej stanici/agentúry/predajcu alebo distribučného systému železničného podniku vytvoria odkaz na dokumentáciu na účely zobrazenia cestovného lístka/rezervácie a zadajú všetky informácie o cestovnom lístku do svojho vlastného distribučného systému.

Tento proces sa uskutoční, hneď ako sa údaje o stave rezervácie a predajnej transakcii úspešne odošlú do distribučného systému dohodnutých železničných podnikov.

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade s:

- normou na spracovanie bezpečnostných prvkov pre distribúciu produktov, ktorá sa v súčasnosti vypracúva. Je preto otvoreným bodom a uvádza sa v prílohe II.

4.2.10.3. Pridelujúci systém vytvára pre cestujúcich odkaz na dokumentáciu na účely elektronického doručenia

Ak železničný podnik vydá cestovný lístok/rezerváciu v súlade s CIV, pracovníci pokladne na železničnej stanici/agentúry/predajcu alebo distribučného systému železničného podniku vytvoria odkaz na dokumentáciu a vložia ho do cestovného lístka/rezervácie.

Tento proces sa uskutoční, hneď ako sa údaje o stave rezervácie a predajnej transakcii úspešne odošlú do distribučného systému dohodnutých železničných podnikov.

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade s:

- normou na spracovanie bezpečnostných prvkov pre distribúciu produktov, ktorá sa v súčasnosti vypracúva. Je preto otvoreným bodom a uvádza sa v prílohe II.

4.2.11. Dodanie produktu zákazníkovi po jeho zakúpení (plnení)

Tento základný parameter stanovuje všetky možné priame a nepriame metódy plnenia, ktoré sa týkajú cestovných lístkov a/alebo rezervácie a druhu média (napr. papier).

Tento základný parameter zabezpečí, že vydávajúcí subjekt alebo predajca cestovných lístkov vydáva lístky v súlade s normami, ktoré zabezpečujú interoperabilitu medzi železničnými podnikmi. Železničný podnik použije na účely vydávania cestovných lístkov v rámci medzinárodného predaja a zahraničného predaja minimálne jeden z typov plnenia uvedených v kapitole 4.2.11.1. Plnenie – priame – medzinárodný predaj a zahraničný predaj a v kapitole 4.2.11.2. Plnenie – nepriame – medzinárodný predaj a zahraničný predaj.

Ustanovenia tohto základného parametra sa uplatňujú minimálne vtedy, pokiaľ ide o tarify pre medzinárodný a zahraničný predaj.

4.2.11.1. Plnenie – priame – pre medzinárodný a zahraničný predaj

Tento proces je alternatívou k procesu 4.2.11.2. Plnenie – nepriame – pre medzinárodný a zahraničný predaj.

Železničné podniky musia minimálne uznať cestovné lístky v súlade s definíciou uvedenou v technickom dokumente B.6 (pozri prílohu III), okrem prípadov, keď lístok nie je vhodný na uskutočňovanú cestu, keď má železničný podnik opodstatnený dôvod na podozrenie z podvodu a keď sa cestovný lístok nepoužíva v súlade s podmienkami prepravy podľa kapitoly 4.2.4.

Hlavné typy vydaných cestovných lístkov sú špecifikované v technickom dokumente B.6 prílohy III:

- lístok a rezervácia,
- iba lístok,
- iba rezervácia,
- príplatky,
- vylepšenie,
- zmena trasy,
- palubný lístok,
- osobitné poplatky v súvislosti s vnútroštátnymi železničnými preukazmi,
- skupinový lístok,
- medzinárodné cestovné lístky rôzneho druhu,
- kupón pre sprevádzané vozidlo,
- cestovná poukážka na kompenzáciu.

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade s technickým dokumentom:

- B.6 (pozri prílohu III).

4.2.11.2. Plnenie – nepriame – medzinárodný a zahraničný predaj

Tento postup je alternatívou k postupu 4.2.11.1 Plnenie – priame – medzinárodný a zahraničný predaj.

Ak železničný podnik vykonáva predaj prostredníctvom nepriameho plnenia v prípade jednej z týchto metód, musia sa používať tieto normy:

- elektronické doručovanie v súlade s CIV (predplatený lístok vyzdvihnutý pri odchode – Ticket On Departure),
- preukázanie sa na základe zoznamu (Manifest On List),
- doručovanie cestovného lístka vo formáte A4 e-mailom v súlade s CIV.

Hlavné typy uvedených lístkov sú:

- otvorený lístok (iba cesta),
- otvorený lístok + rezervácia (cesta a rezervácia),
- otvorený lístok + príplatok (cesta a príplatok),
- otvorený lístok + rezervácia + príplatok (cesta, rezervácia a príplatok),
- lístky za globálne ceny (cesta a rezervácia).

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade s týmito technickými dokumentmi:

- B.6 (pozri prílohu III),
- B.7 (pozri prílohu III),
- norma na európsky „predplatený lístok“ a európske „preukázanie sa na základe zoznamu“ je v procese prípravy. Je preto otvoreným bodom a uvádza sa v prílohe II.

4.2.11.3. Plnenie – priame – vnútroštátny predaj

Toto je otvorený bod (pozri prílohu II).

4.2.11.4. Plnenie – nepriame – vnútroštátny predaj

Toto je otvorený bod (pozri prílohu II).

4.2.12. Zabezpečenie poskytovania informácií v priestoroch stanice

Tento základný parameter stanovuje, akým spôsobom má prevádzkovateľ stanice poskytovať zákazníkom informácie o chode vlakov v priestoroch stanice.

Tieto ustanovenia sa uplatňujú len v prípade, že došlo k obnove, rozsiahlejšej modernizácii alebo novej inštalácii systémov hlasových správ a/alebo zobrazovania.

Ustanovenia tohto základného parametra sa uplatňujú minimálne v rámci staníc, na ktorých majú zastávku vlaky vykonávajúce medzinárodnú prepravu.

Tento základný parameter zahŕňa tento postup:

4.2.12.1. Prevádzkovateľ stanice informuje zákazníkov v priestoroch stanice

So zreteľom na informácie o odchode vlakov musia prevádzkovatelia staníc poskytovať zákazníkom na stani-
ciach tieto informácie o odchode vlakov:

- typ a/alebo číslo vlaku,
- cieľovú stanicu/cieľové stanice
- a v prípade potreby medziľahlé zastávky,
- nástupište alebo koľaj,
- plánovaný čas odchodu podľa cestovného poriadku.

V prípade odchýlky od týchto informácií týkajúcich sa odchodu vlakov musia prevádzkovatelia staníc zabez-
pečiť na staniaciach minimálne tieto informácie o vlakoch:

- typ a/alebo číslo vlaku,
- cieľová stanica/cieľové stanice,
- plánovaný čas odchodu podľa cestovného poriadku,
- odchýlka od cestovného poriadku.

Pokiaľ ide o informácie o končiacich vlakoch, musí prevádzkovateľ stanice zabezpečiť minimálne tieto informácie o vlakoch:

- východisková stanica/východiskové stanice,
- čas príchodu do konečnej stanice,
- typ a/alebo číslo vlaku,
- príchodové nástupište alebo koľaj.

V prípade odchýlky týkajúcej sa končiacich vlakov musí prevádzkovateľ stanice o takýchto vlakoch zabezpečiť minimálne tieto informácie:

- typ a/alebo číslo vlaku,
- východisková stanica/východiskové stanice,
- plánovaný čas príchodu podľa cestovného poriadku,
- odchýlka od cestovného poriadku.

Odchýlky od cestovného poriadku zahŕňajú:

- výrazné meškanie,
- zmena koľaje alebo nástupišta,
- úplné alebo čiastočné zrušenie vlaku,
- presmerovanie vlaku.

Prevádzkovateľ stanice sa rozhoduje na základe dohôd uzavretých so železničným podnikom a/alebo manažermi infraštruktúry o:

- type informačného systému (obrazové a/alebo hlasové oznámenia),
- čase poskytnutia informácií,
- mieste v priestoroch stanice, v ktorom bude tento informačný systém nainštalovaný.

V súlade so zmluvnou dohodou musia železničné podniky a/alebo manažér infraštruktúry včas poskytovať prevádzkovateľovi stanice informácie o odchýlkach.

4.2.13. Zabezpečenie poskytovania informácií v priestoroch vozidiel

Tento základný parameter stanovuje, akým spôsobom má železničný podnik poskytovať informácie o chode vlakov v priestoroch vozidiel.

Tieto ustanovenia sa uplatňujú na nové, obnovené alebo modernizované železničné koľajové vozidlá, ak boli obnovené alebo nainštalované informačné systémy (hlasové oznámenia a/alebo zobrazenia).

Ustanovenia tohto základného parametra sa uplatňujú minimálne na všetky vlaky, ktoré vykonávajú medzinárodnú prepravu.

Tento základný parameter zahŕňa tento postup:

4.2.13.1. Železničný podnik informuje cestujúcich vo vlaku

Železničné podniky poskytujú cestujúcim vo vlaku tieto informácie:

— V stanici odchodu a hlavných medzijahľých zastávkach:

— typ a/alebo číslo vlaku,

— konečnú cieľovú stanicu,

— v prípade potreby medzijahľé zastávky,

— informáciu o výraznom meškaní,

— dôvody meškania, ak sú známe.

Pred príchodom do všetkých medzijahľých zastávok:

— nasledujúcu zastávku (názov stanice).

Pred príchodom do hlavnej medzijahlej zastávky a cieľovej stanice:

— nasledujúcu zastávku (názov stanice),

— plánovaný čas príchodu,

— predpokladaný čas príchodu a/alebo iné informácie o meškaní,

— nasledujúce hlavné prípojné vlaky (podľa uváženia železničného podniku).

Železničný podnik rozhoduje o:

— type informačného systému (obrazové a/alebo hlasové oznámenia),

— čase poskytovania informácií,

— mieste vo vlaku, na ktorom budú tieto informačné zariadenia nainštalované.

4.2.14. Príprava vlaku

Tento základný parameter ustanovuje spôsob, akým musí železničný podnik informovať manažéra infraštruktúry, že vlak je pripravený na vstup do siete, keď boli vykonané úlohy súvisiace s odchodom vlaku podľa vymedzenia v OPE TSI kapitole 4.2.3.3 alebo keď sa zmenilo číslo vlaku.

Ustanovenia tohto základného parametra sa vzťahujú na všetky vlaky železničného podniku.

Tento základný parameter zahŕňa tento postup:

4.2.14.1. Správa „vlak je pripravený“ pre všetky vlaky

Železničný podnik musí manažérovi infraštruktúry zaslať správu „vlak je pripravený“ vždy, keď je vlak po prvýkrát pripravený na vstup do siete s výnimkou prípadov, keď manažér infraštruktúry podľa vnútroštátnych predpisov akceptuje cestovný poriadok ako správu „vlak pripravený“. V takomto prípade musí železničný podnik čo najskôr informovať manažéra infraštruktúry a v prípade potreby aj prevádzkovateľa stanice, ak vlak nie je pripravený.

Správy musia obsahovať aspoň:

- číslo a/alebo trasu vlaku,
- označenie „vlak je pripravený“, ktoré znamená, že vlak bol pripravený a je pripravený na prevádzku.

Ďalšie údaje, ako sú:

- bod odchodu trasy s časom, na ktorý sa trasa požadovala,
- cieľový bod trasy s časom, kedy má prísť navrhovaný vlak do cieľa,

môžu byť uvedené v tej istej správe.

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade minimálne so správou „vlak je pripravený“ v technickom dokumente:

- B.30 (pozri prílohu III).

Okrem toho sa na rovnaký účel môžu použiť ostatné existujúce normy, pokiaľ zúčastnené strany uzavreli osobitnú dohodu, ktorá umožní tieto normy používať.

4.2.15. *Informácie o chode vlaku a prognóza chodu vlaku*

Tento základný parameter stanovuje informácie o chode vlaku a o prognóze chodu vlaku. Musí stanoviť priebeh dialógu medzi manažérom infraštruktúry a železničným podnikom, ako aj medzi železničným podnikom a prevádzkovateľom stanice, aby bola umožnená výmena informácií o chode vlaku a prognózach chodu vlaku.

Tento základný parameter stanovuje, ako musí manažér infraštruktúry vo vhodnom čase zasielať informácie o chode vlaku železničnému podniku a najbližšiemu susednému manažérovi infraštruktúry zapojenému do prevádzky vlaku.

Informácie o chode vlaku slúžia na poskytovanie údajov o aktuálnom stave vlaku v zmluvne dohodnutých bodoch hlásenia.

Prognóza chodu vlaku slúži na poskytovanie informácií o odhadovanom čase príchodu vlaku do zmluvne dohodnutých bodov hlásenia. Túto správu manažér infraštruktúry zasiela železničnému podniku a susednému manažérovi infraštruktúry zapojenému do prevádzky vlaku. Informácie o prognóze chodu vlaku musia železničné podniky a/alebo manažéri infraštruktúry včas poskytovať prevádzkovateľovi stanice v súlade so zmluvnou dohodou.

Zmluva o trase špecifikuje body hlásenia pre chod vlaku.

Tento základný parameter opisuje obsah správy a nestanovuje postup na tvorbu prognózy chodu vlaku.

Ustanovenia tohto základného parametra sa vzťahujú na všetky vlaky železničného podniku.

Tento základný parameter zahŕňa tento postup:

4.2.15.1. Informácie o chode vlaku pre všetky vlaky

Manažér infraštruktúry zasiela železničnému podniku správu „informácie o chode vlaku“. Tento postup sa vykoná, hneď ako vlak dosiahne zmluvne dohodnutý bod hlásenia, v ktorom sa poskytujú informácie o chode vlaku. Dohodnutý bod hlásenia môže byť okrem iného bod odovzdania, stanica alebo cieľové miesto určenia vlaku.

Správa musí obsahovať aspoň:

- číslo vlaku a/alebo trasy (identifikácia vlaku),
- plánovaný a skutočný čas príchodu do dohodnutého bodu hlásenia,
- identifikáciu bodu hlásenia,
- stav vlaku v bode hlásenia (príchod, odchod, prechod, odchod z východiskovej stanice, príchod na cieľové miesto určenia).

Ďalšie položky, ako sú:

- odchýlka od stanoveného času podľa cestovného poriadku (v minútach),
- dôvod meškania, ak existuje,

sa môžu uviesť v tej istej správe.

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade minimálne so správou „TrainRunningInformationMessage“ v technickom dokumente:

- B.30 (pozri prílohu III).

Okrem toho sa na rovnaký účel môžu použiť ostatné existujúce normy, pokiaľ zúčastnené strany uzavreli osobitnú dohodu, ktorá umožní tieto normy používať.

4.2.15.2. Prognóza chodu vlaku pre všetky vlaky

Manažér infraštruktúry zasiela železničnému podniku správu „prognóza chodu vlaku“.

Tento postup sa vykoná, hneď ako vlak dosiahne zmluvne dohodnutý bod hlásenia, v ktorom sa poskytuje prognóza chodu vlaku. Dohodnutým bodom určenia prognózy chodu vlaku môže byť okrem iného bod odovzdania alebo stanica. Prognóza chodu vlaku môže byť zaslaná aj predtým, ako sa vlak uvedie do chodu. V prípade ďalšieho meškania, ku ktorému dôjde medzi dvoma bodmi hlásenia, musí byť medzi železničným podnikom a manažérom infraštruktúry zmluvne definovaná lehota, v rámci ktorej musí byť zaslaná pôvodná alebo nová prognóza. Ak meškanie nie je známe, manažér infraštruktúry musí zaslať správu o prerušení prevádzky (pozri kapitolu 4.2.16. Informácie o prerušení prevádzky).

Správa o prognóze chodu vlaku musí obsahovať prognózovaný čas pre dohodnuté body prognózy.

Informácie o prognóze chodu vlaku musia železničné podniky a/alebo manažéri infraštruktúry včas poskytnúť prevádzkovateľovi stanice v súlade so zmluvnou dohodou.

Manažér infraštruktúry zašle túto správu susednému manažérovi infraštruktúry zapojenému do prevádzky vlaku.

Správa musí obsahovať aspoň:

- číslo vlaku a/alebo trasy (identifikácia vlaku),
- pre každý dohodnutý bod prognózy:
 - plánovaný čas a predpokladaný čas,
 - identifikáciu dohodnutého bodu prognózy,
- stav vlaku v dohodnutom bode prognózy (príchod, odchod, prechod, odchod z východiskovej stanice, príchod do cieľového miesta určenia).

Ďalšie položky, ako sú:

- odhadovaná odchýlka od stanoveného času podľa cestovného poriadku (v minútach),
- oznámenie dôvodu meškania, ak je známy,

môžu byť zaslané v tej istej správe.

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade minimálne so správou „TrainRunningForecastMessage“ v technickom dokumente:

- B.30 (pozri prílohu III).

Okrem toho sa na rovnaký účel môžu použiť ostatné existujúce normy, pokiaľ zúčastnené strany podpísali osobitnú dohodu, ktorá umožní tieto normy používať.

4.2.16. Informácia o prerušení prevádzky

Tento základný parameter stanovuje, akým spôsobom železničný podnik a manažér infraštruktúry zaobchádzajú s informáciami o prerušení prevádzky.

Ustanovenia tohto základného parametra sa vzťahujú na všetky vlaky železničného podniku.

Na účely vybavovania sťažností cestujúcich musia byť údaje o prerušení prevádzky uchovávané k dispozícii pre železničné podniky, predajcov cestovných lístkov a/alebo oprávnené verejné orgány počas najmenej dvanástich mesiacov po uplynutí doby platnosti týchto údajov.

Tento základný parameter zahŕňa tento postup:

4.2.16.1. Všeobecné pripomienky

Železničný podnik informuje manažéra infraštruktúry o prevádzkovom stave vlakov tak, ako sa vymedzuje v OPE TSI v kapitole 4.2.3.3.2.

Ak je chod vlaku prerušený, prevádzkovateľ infraštruktúry pošle správu „chod vlaku prerušený“, ako sa uvádza ďalej v texte.

4.2.16.2. Správa „chod vlaku prerušený“ pre všetky vlaky

Ak je chod vlaku prerušený, manažér infraštruktúry pošle túto správu susednému manažérovi infraštruktúry a železničnému podniku.

Ak je dĺžka meškania známa, musí manažér infraštruktúry poslať správu o prognóze chodu vlaku (pozri kapitolu 4.2.15.2. Prognóza chodu vlaku).

Hlavné prvky údajov v tejto správe sú:

- číslo vlaku a/alebo trasy (identifikácia vlaku),
- identifikácia miesta na základe nasledujúceho miesta uvedeného v referenčnom súbore miesta,
- začiatok prerušenia,
- plánovaný dátum a čas odchodu z tohto miesta,
- kód označujúci dôvod a/alebo opis prerušenia.

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade minimálne so správou „TrainRunningInterruptionMessage“ v technickom dokumente:

- B.30 (pozri prílohu III).

Okrem toho sa na rovnaký účel môžu použiť ostatné existujúce normy, pokiaľ zúčastnené strany uzavreli osobitnú dohodu, ktorá umožní tieto normy používať.

4.2.17. Zabezpečenie krátkodobých údajov o cestovnom poriadku pre vlaky

Tento základný parameter stanovuje, akým spôsobom by sa mali zabezpečiť krátkodobé žiadosti o trasu medzi „stranou prístupu“ a manažérom infraštruktúry. Tieto požiadavky sú platné pre všetky krátkodobé žiadosti o trasu.

Tento základný parameter nezahŕňa otázky týkajúce sa riadenia dopravy. Predmetom miestnych dohôd je časový limit medzi krátkodobými trasami a zmenami trasy na základe riadenia dopravy. Pokiaľ ide o potreby náhlejšej prepravy (napr. špeciálny vlak, prídavný vlak), musí byť možné požiadať o krátkodobú trasu. Na tento účel musí strana prístupu žiadajúca o krátkodobú trasu poskytnúť manažérovi infraštruktúry všetky potrebné informácie o tom, kedy a kde sa vyžaduje chod vlaku, a s tým súvisiace údaje.

Na európskej úrovni nie je špecifikovaný žiadny minimálny časový rámec. Minimálny časový rámec môže byť špecifikovaný v podmienkach používania siete.

Každý manažér infraštruktúry je zodpovedný za vhodnosť trasy na svojej infraštruktúre a železničný podnik je povinný overiť vlastnosti vlaku v porovnaní s hodnotami uvedenými v údajoch svojej zmluvne dohodnutej trasy.

Ďalej sú uvedené rôzne možné varianty:

- Variant A: Strana prístupu kontaktuje všetkých príslušných manažérov infraštruktúry, a to priamo (prípád A) alebo prostredníctvom jednotného kontaktného miesta (prípád B) s cieľom zorganizovať trasy na celej ceste. V takomto prípade musí strana prístupu prevádzkovať vlak počas celej cesty.
- Variant B: Každá strana prístupu podieľajúca sa na doprave kontaktuje miestnych manažérov infraštruktúry priamo alebo prostredníctvom jednotného kontaktného miesta s cieľom požiadať o trasu na úsek cesty, na ktorom vlak prevádzkuje.

V oboch variantoch má postup pridelovania pre krátkodobé žiadosti o trasu formu dialógu medzi stranou prístupu a manažérom infraštruktúry, ktorý obsahuje tieto správy:

- správa „žiadosť o trasu“,
- správa „podrobnosti o trase“,
- správa „trasa nie je k dispozícii“,
- správa „trasa potvrdená“,
- správa „podrobnosti o trase odmietnuté“,
- správa „trasa zrušená“,
- správa „rezervovaná trasa už nie je k dispozícii“,
- správa „potvrdenie prijatia“.

V prípade pohybu vlakov, pre ktoré už bola predložená a potvrdená žiadosť o trasu, nie je potrebné opakovať žiadosť o trasu, ak meškanie nepresahuje hodnotu, ktorá je zmluvne dohodnutá medzi železničným podnikom a manažérom infraštruktúry, alebo ak sa zloženie vlaku nezmení tak, že sa existujúca žiadosť o trasu stane neplatnou.

Ustanovenia tohto základného parametra sa uplatňujú na trasu pre všetky vlaky železničného podniku, ale iba v prípade, že zúčastnené strany používajú telematické aplikácie v zmysle prílohy II k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES ⁽¹⁾ pre krátkodobé žiadosti o trasu.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29.

V takomto prípade tento základný parameter zahŕňa tieto postupy:

4.2.17.1. Správa „žiadost' o trasu“,

Túto správu zasiela strana prístupu manažérovi infraštruktúry s týmto hlavným obsahom:

- strana prístupu žiadajúca o trasu,
- bod odchodu na trase: začiatkový bod trasy,
- čas odchodu zo začiatkového bodu na trase: čas, pre ktorý sa trasa požaduje,
- koncový bod trasy: cieľ vlaku v rámci požadovanej trasy,
- čas príchodu do koncového bodu na trase: čas, kedy má prísť navrhovaný vlak do cieľa,
- úsek požadovanej trasy,
- medziľahlé zastávky alebo iné určené body pozdĺž navrhovanej trasy s uvedením času príchodu a času odchodu z medziľahlého bodu. Ak toto pole nie je vyplnené, znamená to, že vlak v tomto bode nezastavuje,
- dohodnuté a nevyhnutné vybavenie vlaku/údaje o vlaku pre úsek cesty,
- maximálna povolená rýchlosť vlaku,
- maximálna rýchlosť v rámci špecifikovaných systémov riadenia vlakov (vnútroštátne a medzinárodné, napr. LZB, ETCS),
- pre každé hnacie vozidlo: druh trakcie, technický variant,
- postrkové hnacie vozidlo (druh trakcie, technický variant),
- hlavný riadiaci vozeň (DVT),
- celková dĺžka,
- celková hmotnosť,
- maximálna hmotnosť na nápravu,
- hrubá hmotnosť na meter,
- účinnosť brzd (ktorá predstavuje úroveň účinnej brzdnéj sily),
- typ brzd (na označenie používania elektromagnetických brzd),
- špecifikované systémy riadenia vlakov (vnútroštátne a medzinárodné),
- premostenie záchranej brzdy,
- rádiový systém (napr. GSM-R),
- SC (mimoriadne zásielky),
- ložná miera,
- akékoľvek iné technické predpoklady, ktoré sa líšia od štandardných rozmerov (napr. mimoriadna ložná miera),
- druh vlaku,
- akékoľvek iné špecifické údaje požadované na miestnej alebo vnútroštátnej úrovni na spracovanie žiadosti o trasu,
- vymedzenia činností, ktoré je potrebné vykonať v danom medziľahlom bode pozdĺž trasy,

- kód železničného podniku, ktorý je zodpovedný za pohyb vlaku na aktuálnom úseku cesty,
- kód manažéra infraštruktúry, ktorý je zodpovedný za vlak na príslušnom úseku cesty,
- v prípade potreby kód železničného podniku a manažéra infraštruktúry pre nasledujúci úsek jazdy vlaku.

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade minimálne so správou „PathRequestMessage“ v technickom dokumente:

- B.30 (pozri prílohu III).

Okrem toho sa na rovnaký účel môžu použiť ostatné existujúce normy, pokiaľ zúčastnené strany uzavreli osobitnú dohodu, ktorá umožní tieto normy používať.

4.2.17.2. Správa „podrobnosti o trase“

Manažér infraštruktúry zasiela túto správu s týmto hlavným obsahom žiadajúcej strane prístupu ako odpoveď na žiadosť strany prístupu o trasu:

- strana prístupu žiadajúca o trasu,
- bod odchodu na trase: začiatkový bod trasy,
- čas odchodu zo začiatkového bodu trasy: čas, na ktorý sa trasa požaduje,
- koncový bod trasy: cieľ vlaku v rámci požadovanej trasy,
- čas príchodu do koncového bodu na trase: čas, kedy má prísť navrhovaný vlak do cieľa,
- úsek požadovanej trasy,
- medzistopové zastávky alebo iné určené body pozdĺž navrhovanej trasy s uvedením času príchodu a času odchodu z medzistopového bodu. Ak toto pole nie je vyplnené, znamená to, že vlak v tomto bode nezastavuje,
- dohodnuté a nevyhnutné vybavenie vlaku/údaje o vlaku pre úsek cesty,
- maximálna povolená rýchlosť vlaku,
- maximálna rýchlosť v rámci špecifikovaných systémov riadenia vlakov (vnútroštátne a medzinárodné, napr. LZB, ETCS),
- pre každú hnaciu jednotku: druh trakcie, technický variant,
- postrkové hnacie vozidlo (druh trakcie, technický variant),
- riadiaci vozeň (DVT),
- celková dĺžka,
- celková hmotnosť,
- maximálna hmotnosť na nápravu,
- hrubá hmotnosť na meter,
- účinnosť brzd (ktorá predstavuje úroveň účinnej brzdnéj sily),

- typ brzd (na označenie používania elektromagnetických brzd),
- špecifikované systémy riadenia vlakov (vnútroštátne a medzinárodné),
- premostenie záchranej brzdy,
- rádiový systém (napr. GSM-R),
- SC (mimoriadne zásielky),
- ložná miera,
- akékoľvek iné technické predpoklady, ktoré sa líšia od štandardných rozmerov (napr. mimoriadna ložná miera),
- druh vlaku,
- akékoľvek iné špecifické údaje požadované na miestnej alebo vnútroštátnej úrovni na spracovanie žiadosti o trasu,
- vymedzenia činností, ktoré je potrebné vykonať v danom medziľahlom bode pozdĺž trasy,
- kód železničného podniku, ktorý je zodpovedný za pohyb vlaku na aktuálnom úseku cesty,
- kód manažéra infraštruktúry, ktorý je zodpovedný za vlak na príslušnom úseku cesty,
- v prípade potreby kód železničného podniku a manažéra infraštruktúry pre nasledujúci úsek jazdy vlaku.

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade minimálne so správou „PathDetailsMessage“ v technickom dokumente:

- B.30 (pozri prílohu III).

Okrem toho sa na rovnaký účel môžu použiť ostatné existujúce normy, pokiaľ zúčastnené strany uzavreli osobitnú dohodu, ktorá umožní tieto normy používať.

4.2.17.3. Správa „trasa nie je k dispozícii“

Manažér infraštruktúry zasiela túto správu žiadajúcej strane prístupu ako odpoveď na žiadosť strany prístupu o trasu v prípade, že nie je dostupná žiadna trasa:

- bod odchodu trasy: začiatkový bod odchodu vlaku na trase,
- cieľový bod trasy,
- čas odchodu zo začiatkového bodu trasy: čas, na ktorý sa trasa požaduje,
- označenie, že trasa nie je dostupná,
- dôvod, prečo trasa nie je dostupná.

Manažér infraštruktúry v tom istom čase alebo hneď, ako je to možné, musí poslať alternatívny návrh bez toho, aby sa od železničného podniku vyžadovalo podanie ďalšej žiadosti („správa podrobnosti o trase“).

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade minimálne so správou „PathNotAvailableMessage“ v technickom dokumente:

- B.30 (pozri prílohu III).

Okrem toho sa na rovnaký účel môžu použiť ostatné existujúce normy, pokiaľ zúčastnené strany uzavreli osobitnú dohodu, ktorá umožní tieto normy používať.

4.2.17.4. Správa „trasa potvrdená“

Žiadajúca strana prístupu použije túto správu na rezerváciu/potvrdenie trasy, ktorú navrhol manažér infraštruktúry:

- číslo trasy na účely identifikácie trasy,
- bod odchodu trasy: bod odchodu vlaku na trase,
- cieľový bod trasy,
- čas odchodu zo začiatočného bodu trasy: čas, na ktorý sa trasa požaduje,
- koncový bod trasy: cieľ vlaku v rámci požadovanej trasy,
- čas príchodu do koncového bodu trasy: čas, kedy má prísť navrhovaný vlak do cieľa,
- označenie, že strana prístupu akceptuje navrhovanú trasu.

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade minimálne so správou „PathConfirmed-Message“ v technickom dokumente:

- B.30 (pozri prílohu III).

Okrem toho sa na rovnaký účel môžu použiť ostatné existujúce normy, pokiaľ zúčastnené strany uzavreli osobitnú dohodu, ktorá umožní tieto normy používať.

4.2.17.5. Správa „podrobnosti o trase odmietnuté“

Žiadajúca strana prístupu použije túto správu na odmietnutie údajov o trase, ktorú navrhol príslušný manažér infraštruktúry:

- číslo trasy na účel identifikácie trasy,
- označenie, že údaje o trase sa odmietajú,
- dôvod odmietnutia trasy alebo dôvod zmeny požadovanej stranou prístupu,
- bod odchodu trasy: bod odchodu vlaku na trase,
- cieľový bod trasy,
- čas odchodu zo začiatočného bodu trasy: čas, na ktorý sa trasa požaduje,
- koncový bod trasy: cieľ vlaku v rámci požadovanej trasy,
- čas príchodu do koncového bodu trasy: čas, kedy má prísť navrhovaný vlak do cieľa.

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade minimálne so správou „PathDetails-RefusedMessage“ v technickom dokumente:

- B.30 (pozri prílohu III).

Okrem toho sa na rovnaký účel môžu použiť ostatné existujúce normy, pokiaľ zúčastnené strany uzavreli osobitnú dohodu, ktorá umožní tieto normy používať.

4.2.17.6. Správa „trasa zrušená“

Strana prístupu používa túto správu na zrušenie rezervovanej trasy:

- číslo trasy na účel identifikácie trasy,
- úsek trasy, ktorý sa má zrušiť,
- označenie, že trasa sa ruší,
- pôvodný bod odchodu trasy: bod odchodu vlaku na trase,
- cieľový bod trasy,
- čas odchodu z pôvodného začiatočného bodu trasy: čas, na ktorý sa trasa požadovala,
- pôvodný koncový bod trasy: cieľ vlaku v rámci požadovanej trasy,
- čas príchodu do pôvodného koncového bodu trasy: čas, kedy mal prísť navrhovaný vlak do cieľa.

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade minimálne so správou „PathCancelled-Message“ v technickom dokumente:

- B.30 (pozri prílohu III).

Okrem toho sa na rovnaký účel môžu použiť ostatné existujúce normy, pokiaľ zúčastnené strany uzavreli osobitnú dohodu, ktorá umožní tieto normy používať.

4.2.17.7. Správa „potvrdenie prijatia“

Túto správu si vymieňajú manažéri infraštruktúry a strany prístupu v prípade, keď požadovanú odpoveď na niektorú z uvedených správ nie je možné sprístupniť do 5 minút:

- správa „potvrdenie prijatia“ označuje, že jej odosielateľ prijal správu a bude konať podľa nej, ako je potrebné.

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade minimálne so správou „ReceiptConfirmationMessage“ v technickom dokumente:

- B.30 (pozri prílohu III).

Okrem toho sa na rovnaký účel môžu použiť ostatné existujúce normy, pokiaľ zúčastnené strany uzavreli osobitnú dohodu, ktorá umožní tieto normy používať.

4.2.17.8. Správa „rezervovaná trasa už nie je k dispozícii“

Manažér infraštruktúry používa túto správu na oznámenie strane prístupu, že rezervovaná trasa už nie je k dispozícii. Trasa prestala byť k dispozícii z dôležitého dôvodu, napr. pre prerušenie prevádzky s veľkým dosahom. Obsah správy:

- číslo trasy,
- číslo plánovaného vlaku, pre ktorý už trasa nie je k dispozícii (ak je to už manažérovi infraštruktúry známe),
- pôvodný bod odchodu trasy: bod odchodu vlaku na trase,
- cieľový bod trasy,
- čas odchodu z pôvodného začiatočného bodu trasy: čas, na ktorý sa trasa požadovala,

- pôvodný koncový bod trasy: cieľ vlaku v rámci požadovanej trasy,
- čas príchodu do pôvodného koncového bodu trasy: čas, kedy mal prísť navrhovaný vlak do cieľa
- označenie príčiny.

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade minimálne so správou „PathNotAvailableMessage“ v technickom dokumente:

- B.30 (pozri prílohu III).

Okrem toho sa na rovnaký účel môžu použiť ostatné existujúce normy, pokiaľ zúčastnené strany uzavreli osobitnú dohodu, ktorá umožní tieto normy používať.

4.2.18. Kvalita údajov a informácií súvisiacich s touto TSI

4.2.18.1. Požiadavky

S cieľom splniť požiadavky tejto TSI sa v súvislosti s kvalitou údajov a informácií v rámci celej TSI uplatňujú nasledujúce požiadavky.

Všetci, ktorým táto TSI je určená, sú zodpovední za sprístupnenie aktualizovaných, konzistentných, presných a úplných údajov vo vhodnom čase a vhodnom formáte ostatným železničným podnikom, manažérom infraštruktúry alebo tretej strane. Každý subjekt, ktorému je táto TSI určená, je zodpovedný za poskytnutie aktualizovaných, ucelených, presných a úplných informácií vo vhodnom čase a s primeraným obsahom zákazníkom (cestujúcim), ostatným železničným podnikom, manažérom infraštruktúry alebo tretej strane.

Ak sú údaje alebo informácie použité na účely súčasného splnenia požiadaviek niekoľkých základných parametrov tejto TSI, subjekty, ktorým je táto TSI určená, zabezpečia, aby sa údaje alebo informácie používané súčasne pre tieto základné parametre používali konzistentným spôsobom [napr. je potrebné zabezpečiť konzistentnosť i) medzi informáciami o cestovnom poriadku a tarifikácii alebo ii) medzi informáciami o tarifikácii a rezerváciách].

Ak informácie alebo údaje poskytnú niekoľko subjektov, na ktoré sa vzťahuje táto TSI, musia tieto subjekty spoločne zabezpečiť, aby boli časti spoločných údajov alebo informácií aktualizované, konzistentné, presné, úplné a kompatibilné (príklad: poskytnuté informácie o cestovnom poriadku železničného podniku A a železničného podniku B musia byť konzistentné, aby sa zabezpečilo, že sa budú na hranici podnikov zhodovať, atď.).

Ak sa referenčné údaje alebo referenčné informácie používajú na účely splnenia požiadaviek tejto TSI, subjekty, ktorým je táto TSI určená, zabezpečia konzistentnosť medzi týmito referenčnými údajmi alebo referenčnými informáciami a údajmi alebo informáciami používanými v základných parametroch tejto TSI [príklad: je potrebné zabezpečiť konzistentnosť i) medzi referenčnými kódmi miest a informáciami o chode vlaku alebo ii) medzi referenčnými kódmi železničných podnikov a plnením atď.].

Kvalita údajov alebo informácií, ktoré poskytnú subjekty na účely tejto TSI, musí byť taká, aby subjekty, ktorým je táto TSI určená, mohli vydávať cestovné lístky v súlade s článkom 10 nariadenia o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave.

Kvalita údajov alebo informácií, ktoré poskytnú subjekty na účely tejto TSI, musí dosahovať úroveň, ktorá subjektom, ktorým je táto TSI určená, umožní poskytovať informácie v súlade s článkom 10 a prílohou II k nariadeniu o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave.

4.2.19. Rôzne referenčné súbory a databázy

4.2.19.1. Referenčné súbory

Na prevádzku osobných vlakov v rámci európskej siete musia mať všetci poskytovatelia služieb (manažéri infraštruktúry, železničné podniky, oprávnené tretie strany a prevádzkovatelia staníc) k dispozícii nasledujúce referenčné súbory. Tieto údaje musia po celý čas odrážať skutočný stav.

Európska železničná agentúra bude centrálne ukladať a uchovávať jedinečné kódy pre tieto referenčné údaje:

- referenčný súbor kódovania pre všetkých manažérov infraštruktúry, železničné podniky, prevádzkovateľov staníc, spoločnosti poskytovateľov služieb,
- referenčný súbor kódovania miest,
- referenčný súbor všetkých existujúcich vlakových riadiacich systémov,
- referenčný súbor všetkých rozdielnych typov rušňov,
- referenčný súbor všetkých európskych údržbárskych dielní,
- referenčný súbor pre všetky európske rezervačné systémy,
- referenčný súbor kódov na účely výmeny cestovných poriadkov,
- referenčný súbor kódov na účely výmeny taríf,
- katalóg súboru údajov – správ,
- adresár číselníkov,
- všetky ostatné súbory a číselníky, ktoré sú potrebné na používanie technických dokumentov v prílohách (ktoré budú definované počas fázy jeden).

Ak sa referenčný súbor bežne používa s technikou špecifikáciou interoperability „telematických aplikácií pre nákladnú dopravu“ (TAF TSI), musí sa jeho vývoj a použitie čo najviac približovať implementácii TAF TSI s cieľom dosiahnuť optimálne synergie.

4.2.19.2. Dodatočné požiadavky týkajúce sa databáz

Rôzne databázy musia zodpovedať nasledujúcim dodatočným požiadavkám. Sú to:

1. Overovanie

Predtým prístupom k databáze sa musí uskutočniť overenie používateľov systémov.

2. Zabezpečenie

Databáza musí podporovať hľadiská zabezpečenia v zmysle kontroly prístupu k databáze. Možné šifrovanie samotného obsahu databázy sa nevyžaduje.

3. ACID

Vybraná databáza musí podporovať zásadu ACID (atomicita, konzistentnosť, izolácia, trvalosť).

4. Kontrola prístupu

Databáza musí umožniť prístup k údajom používateľom alebo systémom, ktorým bolo udelené povolenie. Kontrola prístupu musí byť podporovaná až k jednému atribútu záznamu údajov. Databáza musí podporovať konfigurovateľnú kontrolu prístupu založeného na právach priradených k funkciám a týkajúcich sa vkladania, aktualizácie alebo vymazania záznamov údajov.

5. Sledovanie

Databáza musí podporovať zaznamenávanie všetkých krokov aplikovaných v databáze, aby sa umožnilo sledovať podrobnosti zadávania údajov (kto, čo, kedy sa zmenil obsah?).

6. Stratégia blokovania

Databáza musí implementovať stratégiu blokovania, ktorá umožní prístup k údajom aj vtedy, keď iní používatelia práve upravujú záznamy.

7. Viacnásobný prístup

Databáza musí zabezpečiť možnosť súčasného prístupu niekoľkých používateľov a systémov k údajom.

8. Spoľahlivosť

Spoľahlivosť databázy musí podporovať požadovanú dostupnosť.

9. Dostupnosť

Databáza musí mať potrebnú úroveň dostupnosti v súvislosti s povahou údajov a na nej založených obchodných postupov.

10. Udržovateľnosť

Udržovateľnosť databázy musí podporovať požadovanú dostupnosť.

11. Bezpečnosť

Samotné databázy nesúvisia s bezpečnosťou. Hľadiská bezpečnosti preto nie sú relevantné. Toto sa však nesmie zamieňať so skutočnosťou, že údaje – napríklad chybné alebo neaktuálne údaje – môžu mať vplyv na bezpečnú prevádzku vlaku.

12. Zlučiteľnosť

Databáza musí podporovať všeobecne uznávaný jazyk na manipuláciu s údajmi, ako je napríklad SQL alebo XML.

13. Funkcia importu

Databáza musí byť vybavená funkciou, ktorá umožní import formátovaných údajov, ktoré môžu byť použité na doplnenie databázy namiesto manuálneho ukladania.

14. Funkcia exportu

Databáza musí byť vybavená funkciou, ktorá umožní export obsahu celej databázy alebo jej časti v podobe formátovaných údajov.

15. Povinné polia

Databáza musí podporovať povinné polia, ktoré sa povinne vyplnia pred uznaním príslušného záznamu ako vstupného údajá do databázy.

16. Kontroly hodnovernosti

Databáza musí podporovať konfigurovateľné kontroly hodnovernosti pred uznaním vloženia, aktualizácie alebo vymazania záznamov údajov.

17. Časy odozvy

Databáza musí mať časy odozvy, ktoré umožnia používateľom včas vkladať, aktualizovať alebo mazať záznamy údajov.

18. Hľadiská výkonnosti

Referenčné súbory a databázy musia podporovať nákladovo efektívnym spôsobom dotazy potrebné na efektívne fungovanie všetkých relevantných chodov vlakov, na ktoré sa vzťahujú ustanovenia tejto TSI.

19. Hľadiská kapacity

Databáza musí podporovať ukladanie príslušných údajov pre všetky osobné vozne a/alebo siete. Musí byť možné jednoduchými prostriedkami rozšíriť kapacitu (t. j. pridaním väčšej pamäťovej kapacity a počítačov). Rozšírenie kapacity si nesmie vyžadovať výmenu subsystému.

20. Historické údaje

Databáza musí podporovať správu historických údajov v zmysle prístupnosti údajov, ktoré už boli prenesené do archívu.

21. Stratégia zálohovania

Musí byť zavedená stratégia zálohovania s cieľom zabezpečiť obnovu úplného obsahu databázy až na 24 hodín.

22. Komerčné hľadiská

Používaný databázový systém musí byť komerčne voľne dostupný (produkt COTS) alebo k dispozícii vo verejnej sfére (otvorený zdroj).

23. Hľadiská ochrany súkromia

Databáza musí spĺňať požiadavky členského štátu v oblasti politiky ochrany súkromia, v ktorom má spoločnosť poskytujúca služby svoje sídlo.

4.2.20. Elektronický prenos dokumentov

Opis v kapitole 4.2.21. Budovanie siete a komunikácia predstavuje komunikačnú sieť, ktorá sa má používať na výmenu údajov. Táto sieť a opísané bezpečnostné riešenie umožňuje akýkoľvek typ sieťového prenosu, ako je elektronická pošta, prenos súborov (ftp, http) atď. Strany zúčastnené na výmene informácií môžu potom rozhodnúť, ktorý typ si zvolia, čím si napríklad zabezpečia elektronický prenos dokumentov cez FTP.

4.2.21. Budovanie siete a komunikácia

4.2.21.1. Všeobecná architektúra

Postupom času dôjde v rámci tohto subsystému k rastu a vzájomnému pôsobeniu veľkého a komplexného spoločenstva v oblasti železničnej interoperabilnej telematiky s tisíckami zainteresovaných subjektov (železničné podniky, manažéri infraštruktúry, tretie strany, ako sú maloobchodníci a verejné orgány atď.), ktoré budú súťažiť a/alebo spolupracovať pri uspokojovaní potrieb trhu.

Sieťová a komunikačná infraštruktúra, ktorá podporuje toto spoločenstvo železničnej interoperability, bude založená na spoločnej architektúre výmeny informácií, známej a uznávanej všetkými zúčastnenými činiteľmi.

Navrhovaná architektúra výmeny informácií:

— je určená na zosúladenie rôznorodých informačných modelov sémantickou transformáciou údajov, ktoré sa vymieňajú medzi systémami, a zosúladením rozdielov medzi obchodnými procesmi a aplikačnými protokolmi,

— má minimálny vplyv na existujúce architektúry informačných technológií, ktoré používa každý účastník,

— chráni už realizované investície v oblasti informačných technológií.

Architektúra výmeny informácií podporuje väčšinou typ interakcie Peer-to-Peer (rovný s rovným) medzi všetkými účastníkmi, pričom zaručuje celkovú integritu a konzistentnosť spoločenstva železničnej interoperability poskytovaním súboru centralizovaných služieb.

Model interakcie Peer-to-Peer (rovný s rovným) umožňuje najlepšie rozdelenie nákladov medzi rôznych účastníkov, ktoré je založené na skutočnom využívaní, a vo všeobecnosti bude predstavovať menšie problémy týkajúce sa škálovateľnosti.

4.2.21.2. Sieť

Sieť musí zabezpečiť potrebnú úroveň zabezpečenia, redundancie, riadenia dopravy, štatistických nástrojov, rastu šírky pásma, prístupnosti pre používateľov a účinného riadenia.

Sieť v tomto kontexte znamená metódu a filozofiu komunikácie a neznamená fyzickú sieť.

Železničná interoperabilita je založená na spoločnej architektúre výmeny informácií, známej a uznávanej všetkými účastníkmi, čím podporuje vstup nových účastníkov a znižuje bariéry pre nových účastníkov, najmä zákazníkov.

Najprv sa pristupuje k centrálnej schránke s cieľom získať metainformácie, ako je totožnosť partnera (účastníka), o ktorom sú uložené nejaké informácie, alebo overiť bezpečnostné doklady. Komunikácia Peer to Peer (rovný s rovným) sa následne uskutočňuje medzi zainteresovanými účastníkmi.

4.2.21.3. Protokoly

Na vývoj sa môžu používať len tie protokoly, ktoré patria k sade internetových protokolov (ktorá je bežne známa ako TCP/IP, UDP/IP atď.).

4.2.21.4. Zabezpečenie

Okrem úrovne zabezpečenia zaručenej na úrovni siete (pozri kapitolu 4.2.21.2. Sieť) možno dosiahnuť dodatočnú úroveň zabezpečenia pre citlivé údaje, a to používaním kombinácie šifrovania, certifikačnej schémy a technológií VPN.

4.2.21.5. Šifrovanie

Na prenos a ukladanie údajov sa môže používať buď asymetrické, alebo symetrické šifrovanie, v závislosti od požiadaviek podniku. Na tento účel sa implementuje infraštruktúra verejného kľúča (PKI).

4.2.21.6. Centrálna schránka

Centrálna schránka musí byť schopná zaobchádzať s:

- metaúdajmi – štruktúrovanými údajmi, ktoré opisujú obsah správ,
- zoznamom elektronických adries, kde subjekty, ktorým je táto TSI určená, umožňujú ďalším subjektom získať informácie alebo údaje v súlade s ustanoveniami tejto TSI,
- šifrovaním,
- overovaním,
- adresárom (telefónnym zoznamom) – obsahuje všetky potrebné informácie o subjektoch zúčastnených na výmene správ a údajov.

Ak sa centrálna schránka používa spolu s technickou špecifikáciou interoperability „telematických aplikácií pre nákladnú dopravu“ (TAF TSI), vývoj a zmeny sa musia vykonávať v čo najbližšej spojitosti s implementáciou TAF TSI s cieľom dosiahnuť optimálne synergie.

4.2.21.7. Spoločné rozhranie pre komunikáciu medzi železničným podnikom a manažérom infraštruktúry

Spoločné rozhranie je povinné pre každého účastníka s cieľom vstupu do spoločenstva železničnej interoperability.

Spoločné rozhranie musí byť schopné zabezpečiť:

- formátovanie odosielaných správ podľa metaúdajov,
- podpisovanie a šifrovanie odosielaných správ,
- adresovanie odosielaných správ,
- overenie autenticity prichádzajúcich správ,
- dešifrovanie prichádzajúcich správ,
- overenia zhody prichádzajúcich správ podľa metaúdajov,
- zabezpečenie jediného spoločného prístupu k rôznym databázam.

Každý stupeň spoločného rozhrania bude mať prístup ku všetkým údajom požadovaným podľa technickej špecifikácie interoperability v rámci každého železničného podniku, manažéra infraštruktúry atď. bez ohľadu na to, či sú príslušné databázy centrálné, alebo individuálne. Na základe výsledkov overenia autenticity prichádzajúcich správ sa môže implementovať minimálna úroveň potvrdenia správy:

- i) kladné: zaslanie ACK;
- ii) záporné: zaslanie NACK.

Spoločné rozhranie používa informácie v centrálnej schránke na účely riadenia uvedených úloh.

Ak účastník implementuje lokálnu „kópiu“ centrálnej schránky, potom musí svojimi vlastnými prostriedkami zabezpečiť, aby táto lokálna „kópia“ bola primeranou a aktuálnou kópiou centrálnej schránky.

Ak sa spoločné rozhranie používa spolu s technickou špecifikáciou interoperability „telematických aplikácií pre nákladnú dopravu“ (TAF TSI), vývoj a zmeny sa musia vykonávať v čo najbližšej spojitosti s implementáciou TAF TSI s cieľom dosiahnuť optimálne synergie.

4.2.22. Riadenie spojenia s ostatnými druhmi dopravy

Na riadenie spojenia s inými druhmi dopravy by sa mali na poskytovanie informácií a na výmenu informácií s inými druhmi dopravy uplatňovať nasledujúce normy:

- Na výmenu informácií o cestovnom poriadku medzi železničnými podnikmi a inými druhmi dopravy: normy EN 12896 („transmodel“) a EN TC 278 WI 00278207 („IFOPT – Identifikácia pevných objektov vo verejnej doprave“).
- Na výmenu špecifických údajov o cestovnom poriadku, technických noriem a protokolov XML založených na transmodeli, najmä norma EN 15531 („SIRI“) na výmenu údajov o cestovnom poriadku a norma EN TC 278 WI 00278207 („IFOPT“) na výmenu údajov o zastávke/stanici.
- Na výmenu údajov o tarifikách: táto norma je ešte stále otvoreným bodom (pozri prílohu II – Zoznam otvorených bodov).

4.3. Funkčné a technické špecifikácie rozhraní

Z hľadiska technickej zlučiteľnosti sú rozhrania subsystému telematických aplikácií v osobnej doprave s inými subsystémami opísané v nasledujúcich odsekoch.

4.3.1. Rozhrania so subsystémom železničných koľajových vozidiel

Tabuľka 1

Rozhrania so subsystémom železničných koľajových vozidiel

Rozhranie	Referenčné TSI „telematické aplikácie v osobnej doprave“	Referenčné TSI „konvenčné železničné koľajové vozidlá“
Vozidlové zobrazovacie zariadenie	4.2.13. Zabezpečenie poskytovania informácií v priestoroch vozidiel	4.2.5. Informácie pre zákazníkov (PRM)
Automatické hlasové a oznamovacie systémy	4.2.13. Zabezpečenie poskytovania informácií v priestoroch vozidiel	4.2.5. Informácie pre zákazníkov (PRM)
		4.2.5.2. Miestny rozhlas

4.3.2. Rozhrania so subsystémom telematických aplikácií pre nákladnú dopravu

Tabuľka 2

Rozhrania so subsystémom telematických aplikácií pre nákladnú dopravu

Rozhranie	Referenčné TSI „telematické aplikácie v osobnej doprave“	Referenčné TSI „konvenčné železničné telematické aplikácie v nákladnej doprave“
Vlak je pripravený	4.2.14.1. Správa „vlak je pripravený“ pre všetky vlaky	4.2.3.5. Správa „vlak je pripravený“
Prognóza chodu vlaku	4.2.15.2. Prognóza chodu vlaku pre všetky vlaky	4.2.4.2. Správa „prognóza chodu vlaku“
Informácie o chode vlaku	4.2.15.1. Informácie o chode vlaku pre všetky vlaky	4.2.4.3. Informácie o chode vlaku
Správa železničnému podniku „chod vlaku je prerušený“	4.2.16.2. Správa „chod vlaku prerušený“ pre všetky vlaky	4.2.5.2. Chod vlaku prerušený
Zabezpečenie krátkodobých údajov o cestovnom poriadku	4.2.17. Zabezpečenie krátkodobých údajov o cestovnom poriadku pre všetky vlaky	4.2.2. Žiadosť o trasu
Spoločné rozhranie	4.2.21.7. Spoločné rozhranie pre komunikáciu medzi železničným podnikom a manažérom infraštruktúry	4.2.14.7. Spoločné rozhranie pre komunikáciu medzi železničným podnikom a manažérom infraštruktúry
Centrálna schránka	4.2.21.6. Centrálna schránka	4.2.14.6. Centrálna schránka
Referenčné súbory	4.2.19.1. Referenčné súbory	4.2.12.1. Referenčné súbory

4.4. Pravidlá prevádzky

Vzhľadom na základné požiadavky v kapitole 3 sú pravidlá prevádzky špecifické pre subsystém, na ktorý sa vzťahuje táto technická špecifikácia interoperability, tieto:

4.4.1. Kvalita údajov

Na účely zabezpečenia kvality údajov bude pôvodca každej správy technickej špecifikácie interoperability zodpovedný za správnosť obsahu údajov správy v čase odoslania správy. Ak sú zdrojové údaje na účely zabezpečenia kvality údajov dostupné z databáz poskytnutých ako súčasť technickej špecifikácie interoperability, údaje obsiahnuté v týchto databázach musia byť použité na zabezpečenie kvality údajov.

Ak zdrojové údaje na účely zabezpečenia kvality údajov nie sú dodané z databáz poskytnutých ako súčasť technickej špecifikácie interoperability, pôvodca správy musí vykonať kontrolu zabezpečenia kvality údajov zo svojich vlastných zdrojov.

Zabezpečenie kvality údajov bude zahŕňať porovnanie s údajmi z databáz poskytnutých ako súčasť uvedenej technickej špecifikácie interoperability a prípadne aj logické kontroly na zabezpečenie aktuálnosti a súvislosti údajov a správ.

Údaje sú vysoko kvalitné, ak sú vhodné na plánované použitie, čo znamená, že:

- sú bezchybné: prístupné, presné, včasné, kompletné, v zhode s inými zdrojmi atď. a
- majú požadované vlastnosti: relevantné, komplexné, dostatočne podrobné, zrozumiteľné, ľahko interpretovaliteľné atď.

Hlavnými znakmi kvality údajov sú:

- presnosť,
- úplnosť,
- zhoda,
- včasnosť.

Presnosť

Požadované informácie (údaje) musia byť zaznamenané čo najhospodárnejšie. To je možné iba v prípade, ak sa zaznamenajú len primárne údaje, pokiaľ možno pri jednej príležitosti. Primárne údaje by preto mali byť zavedené do systému čo najbližšie k jeho zdroju, aby mohli byť plne integrované do akéhokoľvek následného spracovania.

Úplnosť

Pred rozosielaním správ sa musí overiť úplnosť a syntax pomocou použitia metaúdajov. Tým sa zabráni aj prenosu zbytočných informácií v sieti.

Musí sa overiť aj úplnosť všetkých prichádzajúcich správ, a to pomocou použitia metaúdajov.

Zhoda

Musia sa zaviesť obchodné pravidlá na zabezpečenie konzistentnosti. Malo by sa zabrániť dvojitému zadávaniu údajov a vlastníci údajov by mal byť jasne identifikovaní.

Druh zavádzania týchto obchodných pravidiel závisí od ich zložitosti. Pre jednoduché pravidlá sú dostatočné obmedzenia databázy a spúšťače databázy. V prípade zložitejších pravidiel, ktoré si vyžadujú údaje z rôznych tabuliek, sa musia zaviesť procesy validácie, ktoré overujú konzistentnosť verzie údajov, predtým ako sa vygenerujú údaje rozhrania a sfunkční sa nová verzia údajov. Musí sa zabezpečiť, aby boli prenášané údaje validované v porovnaní so stanovenými obchodnými predpismi.

Včasnosť

Je dôležité, aby sa informácie poskytovali včas. Pokiaľ je spúšťačom uloženia údajov alebo posielania správ udalosť riadená priamo z IT systému, včasnosť nie je problém, ak je systém dobre navrhnutý podľa potrieb obchodných procesov. Vo väčšine prípadov však posielanie správy iniciuje prevádzkovateľ alebo je prinajmenšom založené na dodatočnom zadaní pokynu od prevádzkovateľa. Na splnenie požiadaviek včasnosti sa údaje musia aktualizovať čo najskôr, a to aj aby sa zabezpečilo, že obsah údajov správ pri ich automatickom rozosielaní prostredníctvom systému je skutočne aktuálny.

Musí sa stanoviť čas odpovede na otázky pre rôzne aplikácie a typy používateľov v rámci podrobných špecifikácií IT. Všetky aktualizácie a výmeny údajov sa musia vykonať čo najskôr.

Metrika kvality údajov

Podrobné špecifikácie IT stanovujú primerané percentuálne hodnoty pre:

- úplnosť údajov (percento údajových polí, v ktorých sú zadané hodnoty) a konzistentnosť údajov (percento zhodných hodnôt v tabuľkách/súboroch/záznamoch),
- včasnosť údajov (percento údajov dostupných v rámci stanoveného časového limitu),
- požadovaná presnosť (percento uložených hodnôt, ktoré sú správne pri porovnaní s aktuálnou hodnotou).

4.4.2. Prevádzka centrálnej schránky

Funkcie centrálnej schránky sú vymedzené v kapitole 4.2.21.6. Centrálna schránka. Na účely zabezpečenia kvality údajov by mal byť subjekt, ktorý prevádzkuje centrálnu schránku, zodpovedný za aktualizáciu a kvalitu metaúdajov a adresára a tiež za správu kontroly prístupu. Kvalita metaúdajov, pokiaľ ide o úplnosť, zhodu, včasnosť a presnosť, musí umožňovať primerané fungovanie na účely tejto TSI.

4.5. Pravidlá údržby

Vzhľadom na základné požiadavky v kapitole 3 sú pravidlá údržby špecifické pre subsystém, na ktorý sa vzťahuje táto technická špecifikácia interoperability, tieto:

Musí sa zabezpečiť kvalita dopravy aj v prípade, ak by sa údaje poškodili alebo by sa úplne alebo čiastočne prerušilo fungovanie zariadenia na spracovanie údajov. Je preto žiaduce inštalovať dvojité systémy alebo počítače so zvlášť vysokým stupňom spoľahlivosti, pre ktoré je počas údržby zabezpečená nepretržitá prevádzka.

Hľadiská údržby týkajúce sa rôznych databáz sú uvedené v kapitole 4.2.19.2. Dodatočné požiadavky na databázy v bodoch 10 a 21.

4.6. Odborná kvalifikácia

Odborná kvalifikácia personálu, ktorá sa vyžaduje na prevádzku a údržbu subsystému a na implementáciu technickej špecifikácie interoperability, je táto:

Implementácia tejto technickej špecifikácie interoperability si nevyžaduje úplne nový systém hardvéru a softvéru s novým personálom. Dosiahnutie požiadaviek v rámci výsledkov technickej špecifikácie interoperability vedie len k tým zmenám, aktualizáciám alebo funkčným rozšíreniam prevádzky, ktoré už vykonáva súčasný personál. V oblasti odbornej kvalifikácie preto neexistujú žiadne dodatočné požiadavky na existujúce vnútroštátne alebo európske predpisy o odbornej kvalifikácii.

Ak je potrebné dopĺňajúce školenie personálu, nemalo by pozostávať len z predvedenia spôsobu prevádzkovania zariadenia. Pracovníci musia poznať a pochopiť svoju špecifickú funkciu, ktorú majú zastávať v celkovom dopravnom procese. Pracovníci si musia byť vedomí najmä požiadavky zachovávať vysokú úroveň pracovného výkonu, keďže je to rozhodujúci faktor pre spoľahlivosť informácií, ktoré sa majú spracovať v neskoršom štádiu.

Odborná kvalifikácia potrebná na zostavovanie a prevádzku vlakov je vymedzená v technickej špecifikácii interoperability pre prevádzku a riadenie dopravy.

4.7. Zdravotné a bezpečnostné podmienky

Zdravotné a bezpečnostné podmienky personálu vyžadované na prevádzku a údržbu príslušného subsystému a na implementáciu technickej špecifikácie interoperability sú takéto:

Neexistujú žiadne dodatočné požiadavky k existujúcim vnútroštátnym alebo európskym zdravotným a bezpečnostným predpisom.

4.8. Registre povolených typov vozidiel a infraštruktúry

Podľa článku 34 ods. 1 smernice 2008/57/ES „agentúra zriadi a vedie register typov vozidiel, ktorým členské štáty povolili uvedenie do prevádzky v železničnej sieti Spoločenstva“. Podľa článku 35 ods. 1 smernice 2008/57/ES „každý členský štát zabezpečí, aby sa register infraštruktúry uverejňoval a aktualizoval“.

Vzhľadom na ročnú aktualizáciu a uverejňovanie týchto registrov sa nemôžu používať pre subsystém Telematické aplikácie v osobnej doprave. TSI preto nemá s týmito registrami žiadnu súvislosť.

5. KOMPONENTY INTEROPERABILITY

5.1. Vymedzenie pojmu

Podľa článku 2 písm. f) smernice 2008/57/ES „komponenty interoperability“ znamenajú akýkoľvek základný komponent, skupinu komponentov, montážne podskupiny alebo úplné montážne celky začlenené alebo určené na začlenenie do subsystému, od ktorých priamo alebo nepriamo závisí interoperabilita systému železníc. Pojem „komponent“ sa vzťahuje na hmotné aj nehmotné predmety, ako napr. softvér.

5.2. Zoznam komponentov

Komponenty interoperability sú upravené príslušnými ustanoveniami smernice 2008/57/ES.

Nie sú určené žiadne komponenty interoperability, pokiaľ ide o subsystém Telematické aplikácie v osobnej doprave.

Na plnenie požiadaviek tejto technickej špecifikácie interoperability sú potrebné iba štandardné IT zariadenia bez akýchkoľvek špecifických aspektov interoperability v železničnom prostredí. To platí pre používané hardvérové komponenty a štandardný softvér, ako napríklad operačný systém a databázy. Aplikálny softvér je u každého používateľa individuálny a môže byť upravený a vylepšený podľa používateľovej aktuálnej funkcionality a jeho potrieb. Navrhovaná „štruktúra integrácie aplikácií“ predpokladá, že aplikácie nemusia mať ten istý interný informačný model. Integrácia aplikácií sa vymedzuje ako proces umožnenia spolupráce nezávisle navrhnutých aplikačných systémov.

5.3. Výkonnosť a špecifikácie komponentov

Pozri kapitolu 5.2, nie sú relevantné pre technickú špecifikáciu interoperability Telematické aplikácie v osobnej doprave.

6. POSUDZOVANIE ZHODY A/ALEBO VHODNOSTI NA POUŽITIE KOMPONENTOV A OVEROVANIE SUBSYSTÉMU

6.1. Komponenty interoperability

6.1.1. Postupy posudzovania

Nie je relevantné pre TSI Telematické aplikácie v osobnej doprave.

6.1.2. Modul

Nie je relevantné pre TSI Telematické aplikácie v osobnej doprave.

6.2. Subsystem Telematické aplikácie v osobnej doprave

Podľa prílohy II k smernici 2008/57/ES sú subsystemy rozdelené na štrukturálne a funkčné oblasti. Pre technické špecifikácie interoperability v štrukturálnej oblasti je posudzovanie zhody povinné. Subsystem Telematické aplikácie v osobnej doprave patrí do funkčnej oblasti a v tejto technickej špecifikácii interoperability sa neurčujú žiadne moduly na posudzovanie zhody.

7. VYKONÁVANIE

7.1. Úvod

Táto technická špecifikácia interoperability sa vzťahuje na subsystem Telematické aplikácie v osobnej doprave. Tento subsystem je funkčný v súlade s prílohou II k smernici 2008/57/ES. Uplatňovanie tejto technickej špecifikácie interoperability sa preto neopiera o pojem nových, obnovených ani zmodernizovaných subsystemov, ako je zvykom v prípade technickej špecifikácie interoperability týkajúcej sa štrukturálnych subsystemov, okrem prípadov, keď je to špecifikované v technickej špecifikácii interoperability.

TSI sa bude vykonávať vo týchto fázach:

— prvá fáza: podrobné špecifikácie IT, riadenie a hlavný plán,

— druhá fáza: vývoj,

— tretia fáza: zavedenie.

7.2. Prvá fáza – podrobné špecifikácie IT, riadenie a hlavný plán

Prvá fáza má tri ciele:

1. Vymedziť systém výmeny údajov (ďalej ako „systém“) pozostávajúci zo spoločných komponentov a vzájomného prepojenia informačných a komunikačných systémov zainteresovaných subjektov, schopný plniť požiadavky tohto nariadenia.

2. Potvrdiť takýto systém z hľadiska technickej a hospodárskej realizovateľnosti.

3. Vypracovať plán činností považovaných za nevyhnutné na zavedenie systému vrátane vhodných etáp na sledovanie pokroku jeho zavádzania zo strany Komisie, Európskej železničnej agentúry, členských štátov a zainteresovaných strán.

7.2.1. Projektové riadenie prvej fázy

Komisia ustanoví riadiaci výbor najneskôr do jedného mesiaca od uverejnenia tohto nariadenia v Úradnom vestníku Európskej únie, ktorý bude zložený zo:

— zastupiteľských orgánov zo železničného sektora pôsobiacich na európskej úrovni, ako sa vymedzuje v článku 3 ods. 2 nariadenia (ES) č. 881/2004 („zastupiteľské orgány železničného sektora“),

- zástupcov predajcov cestovných lístkov,
- zástupcu európskych cestujúcich,
- Európskej železničnej agentúry a
- Komisie.

Tomuto riadiacemu výboru musí spolupredsedať a) Komisia, ako aj b) osoba vymenovaná zastupiteľskými orgánmi železničného sektora. Komisia s pomocou členov riadiaceho výboru vypracuje rokovací poriadok tohto riadiaceho výboru, ktorý riadiaci výbor schváli. Prijaté rozhodnutia musia byť transparentné a musia byť podložené riadnymi technickými a hospodárskymi dôvodmi.

Členovia riadiaceho výboru môžu riadiacemu výboru navrhnúť, aby boli ako pozorovatelia začlenené aj iné organizácie, ak na to existujú riadne technické a organizačné dôvody.

7.2.2. Úlohy a kompetencie

7.2.2.1. Zainteresované subjekty

1. Projektový tím zriadený zastupujúcimi orgánmi železničného sektora a zástupcom predajcov cestovných lístkov vypracuje podrobné špecifikácie IT, riadenie a hlavný plán na základe pracovného programu, ktorý schváli riadiaci výbor.
2. Projektový tím zriadi potrebné pracovné skupiny, v ktorých sa spoja odborné znalosti od Európskej železničnej agentúry, železničných podnikov, manažérov infraštruktúry, prevádzkovateľov staníc, zástupcov zamestnancov predajcov cestovných lístkov a zástupcov cestujúcich.
3. Projektový tím vedie celý projekt transparentne a všetky zápisnice, dokumenty a výsledky projektového tímu a jeho pracovných skupín musia byť trvalo a plne prístupné Komisii a Európskej železničnej agentúre.
4. Projektový tím každý mesiac pošle riadiacemu výboru správy o pokroku a v plnej miere berie do úvahy jeho rozhodnutia. Štruktúru a obsah správy o pokroku schváli riadiaci výbor na úvodnom zasadnutí.
5. Projektový tím poskytne informácie železničným podnikom, manažérom infraštruktúry, prevádzkovateľom staníc, predajcom cestovných lístkov a zástupcom cestujúcich, s ktorými ich konzultuje. Osobitnú pozornosť venuje malým železničným podnikom a železničným podnikom, ktoré nie sú členmi zastupiteľských orgánov železničného sektora, ktoré informuje a s ktorými konzultuje.
6. Železničné podniky, manažéri infraštruktúry, prevádzkovatelia staníc, predajcovia cestovných lístkov a zástupcovia cestujúcich podporia tento projekt tým, že poskytnú informácie a funkčné a technické znalosti, keď o to projektový tím požiada.

7.2.2.2. Európska železničná agentúra

1. Európska železničná agentúra monitoruje a vyhodnocuje vývoj podrobných špecifikácií IT, riadenia a hlavného plánu s cieľom stanoviť, či boli dosiahnuté plánované ciele.
2. Európska železničná agentúra predloží Komisii odporúčanie o podrobných špecifikáciách IT, riadení a hlavnom pláne.

7.2.2.3. Komisia

1. Komisia predloží projektovému tímu zoznam orgánov, ktoré sa majú zapojiť do projektu.

2. Po prijatí podrobných špecifikácií IT, riadenia a hlavného plánu ich Komisia posúdi na základe odporúčania Európskej železničnej agentúry a na základe tohto posúdenia prijme potrebné opatrenia s cieľom zmeniť a doplniť v súčasnosti platnú technickú špecifikáciu interoperability.
3. Komisia bude informovať členské štáty prostredníctvom výboru ustanoveného v súlade s článkom 29 ods. 1 smernice 2008/57/ES.

7.2.3. Výsledky

Podrobné špecifikácie IT musia opísať tento systém a jasným a jednoznačným spôsobom určiť, ako tento systém plní požiadavky TAP TSI. Vypracovanie takýchto špecifikácií si vyžaduje systematickú analýzu príslušných technických, prevádzkových, hospodárskych a inštitucionálnych otázok, ktoré podporujú proces vykonávania TAP TSI. Výsledky preto musia okrem iného zahŕňať toto:

1. Funkčné, technické a výkonnostné špecifikácie, súvisiace údaje, požiadavky týkajúce sa rozhrania, požiadavky na bezpečnosť a kvalitu.
2. Návrh systému globálnej architektúry. Musí opisovať, akým spôsobom sa potrebné komponenty vzájomne ovplyvňujú a zapadajú do seba. To musí vychádzať z analýzy systémových konfigurácií schopných integrovať existujúce IT zariadenia a súčasne zabezpečiť požadovanú funkčnosť a výkon.

Hlavný plán zahŕňa:

1. Identifikáciu činností potrebných na dosiahnutie zavedenia systému.
2. Plán migrácie, ktorý zahŕňa súbor fáz vedúci k okamžitým a overiteľným hmatateľným výsledkom, a to z existujúceho rámca informácií zainteresovaných strán a komunikačných systémov do samotného systému.
3. Podrobný plán jednotlivých etáp.
4. Hodnotenie rizika kľúčových fáz hlavného plánu.
5. Posúdenie celkových nákladov životného cyklu (LCC) spojených so zavádzaním a prevádzkou systému, spolu s plánom ďalších investícií a zodpovedajúcou analýzou nákladov a výnosov.

Riadenie musí obsahovať identifikáciu príslušných štruktúr riadenia, metód a postupov na podporu vývoja a overovania systému a následne jeho zavedenia a prevádzky v teréne, ako aj riadenia počas celej jeho životnosti (vrátane riadenia sporov medzi zúčastnenými stranami v súlade s ustanoveniami tejto TSI).

7.2.4. Etapy

1. Úvodné stretnutie projektového tímu a riadiaceho výboru sa uskutoční najneskôr do dvoch mesiacov od uverejnenia tohto nariadenia v Úradnom vestníku Európskej únie.
 - a) Projektový tím na úvodnom stretnutí predloží opis projektu a pracovný program projektu vrátane harmonogramu. V opise projektu sa vysvetlí chápanie úloh, organizácia projektu, úlohy, zodpovednosti a projektové metódy vrátane procesu konzultácie a informovania všetkých zainteresovaných strán.
 - b) Na úvodnom stretnutí projektový tím a riadiaci výbor prerokujú a schvália obsah a úroveň podrobností priebežnej správy a mesačnej správy o pokroku uvedených v oddiele 7.2.2.1.

2. Projektový tím predloží riadiacemu výboru priebežnú správu najneskôr do piatich mesiacov od konania úvodného stretnutia.
3. Výsledky musia byť predložené Komisii a Európskej železničnej agentúre najneskôr do 10 mesiacov od konania úvodného stretnutia.
4. Európska železničná agentúra predloží Komisii odporúčanie týkajúce sa predložených výsledkov najneskôr do dvoch mesiacov po ich prijatí.

7.3. Druhá fáza 2 – Vývoj

Všetky zúčastnené subjekty musia rozvíjať systém na základe zmien a doplnení tejto technickej špecifikácie interoperability.

7.4. Tretia fáza 3 – Zavedenie

Všetky zúčastnené subjekty zavedú tento systém na základe zmien a doplnení tejto technickej špecifikácie interoperability.

7.5. Riadenie zmien

7.5.1. Proces riadenia zmien

Účelom postupov riadenia zmien je zabezpečiť, aby sa riadnym spôsobom analyzovali náklady a prínosy týchto zmien a aby sa tieto zmeny vykonávali kontrolovaným spôsobom. Tieto postupy, ktoré vymedzuje, zavádza, podporuje a riadi Európska železničná agentúra, zahŕňajú:

- identifikáciu technických obmedzení, ktoré sú základom zmeny,
- potvrdenie osoby, ktorá preberá zodpovednosť za postup vykonávania zmien,
- postup overovania zmien, ktoré sa majú realizovať,
- stratégiu riadenia zmien, uvoľnenia, migrácie a zavedenia,
- vymedzenie zodpovedností za riadenie podrobných špecifikácií, ako aj za zabezpečenie kvality a riadenie konfigurácií.

Výbor pre riadenie zmien (CCB) pozostáva z Európskej železničnej agentúry, zastupiteľských orgánov železničného sektora, zastupiteľského orgánu predajcov cestovných lístkov, zastupiteľského orgánu cestujúcich a členských štátov. Takéto spojenie rôznych strán zabezpečí určitý pohľad na zmeny, ktoré majú byť vykonané, a celkové hodnotenie ich dôsledkov. Výbor pre riadenie zmien musí v konečnom dôsledku fungovať pod záštitou Európskej železničnej agentúry.

7.5.2. Špecifický proces riadenia zmien pre technické dokumenty uverejnené Európskou železničnou agentúrou

Technickými dokumentmi citovanými v kapitole 4 tejto TSI (s výnimkou noriem, ktoré súvisia s otvorenými bodmi) a uvedenými v prílohe III k tomuto nariadeniu sú technické dokumenty, ktoré uverejnila Európska železničná agentúra podľa článku 5 ods. 8 smernice 2008/57/ES.

Toto riadenie zmien pre tieto technické dokumenty ustanoví Európska železničná agentúra v súlade s týmito kritériami:

1. Požiadavky na zmeny týkajúce sa technických dokumentov sú predložené buď prostredníctvom vnútroštátnych bezpečnostných orgánov (NSA), alebo prostredníctvom zastupiteľských orgánov železničného sektora pôsobiacich na európskej úrovni, ako sa vymedzuje v článku 3 ods. 2 nariadenia (ES) č. 881/2004, alebo prostredníctvom zástupcu predajcov cestovných lístkov, alebo orgánu, ktorý pôvodne vypracoval špecifikácie, ktoré boli predchodcami technických dokumentov.
2. Európska železničná agentúra zhromažďuje a ukladá žiadosti o zmenu.

3. Európska železničná agentúra predkladá žiadosti o zmenu vyhradenej pracovnej skupine ERA, ktorá ich vyhodnotí a vypracuje návrh, v prípade potreby spolu s hospodárskym hodnotením.
4. Európska železničná agentúra potom predkladá žiadosť o zmenu a súvisiaci návrh Výboru pre riadenie zmien, ktorý túto žiadosť o zmenu schváli, neschváli alebo jej schválenie odloží.
5. Ak žiadosť o zmenu nebola schválená, Európska železničná agentúra zašle späť žiadateľovi buď dôvod zamietnutia, alebo žiadosť o dodatočné informácie týkajúce sa návrhu žiadosti na zmenu.
6. Ak bola žiadosť o zmenu schválená, technický dokument sa zmení a doplní.
7. Pred uverejnením modifikovaného technického dokumentu sa to oznámi Komisii spolu so žiadosťou o zmenu a hospodárskym hodnotením.
8. Komisia bude členské štáty informovať prostredníctvom výboru zriadeného v súlade s článkom 29 ods. 1 smernice 2008/57/ES.
9. Nová verzia technického dokumentu a schválená žiadosť o zmenu sa sprístupnia na webovej stránke Európskej železničnej agentúry.

V prípade, že sa riadením zmeny ovplyvňujú prvky, ktoré sa bežne používajú v rámci TAF TSI, tieto zmeny sa uskutočnia tak, aby boli čo v čo najbližšej spojitosti s implementovanou TAF TSI s cieľom dosiahnuť optimálne synergie.

7.6. Špecifické prípady

7.6.1. Úvod

Pre ďalej uvedené špecifické prípady sú povolené tieto osobitné ustanovenia:

- a) prípady „P“: trvalé prípady;
- b) prípady „T“: dočasné prípady, pri ktorých sa odporúča, aby sa cieľový systém dosiahol do roku 2020 (cieľ stanovený v rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady č. 1692/96/ES z 23. júla 1996 o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete ⁽¹⁾), zmenenom a doplnenom rozhodnutím č. 884/2004/ES ⁽²⁾).

7.6.2. Zoznam špecifických prípadov

Pre túto TSI nie sú uvedené žiadne špecifické prípady.

8. SLOVNÍK

Vymedzenie pojmov v tomto slovníku sa vzťahuje na používanie termínov v tejto technickej špecifikácii interoperability.

Termín	Opis
Strana prístupu	je buď: licencovaný železničný podnik alebo v rozsahu určenom každým členským štátom iná strana, ktorá sa snaží získať trasu vlaku v cestovnom poriadku na prevádzku železničnej dopravy na svojom území s komerčným alebo verejnoprospešným zámerom. Príkladom takýchto oprávnených strán môžu byť verejné orgány alebo akákoľvek iná strana, ktorá má uzavretú zmluvu o prístupe, alebo: medzinárodná skupina takýchto strán, ktorá je známa aj ako skupina žiadateľov alebo skupina strany prístupu

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 228, 9.9.1996, s. 1

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 167, 30.4.2004, s. 1.

Termín	Opis
ACID	znamená atomicitu, konzistentnosť, izoláciu, trvalosť. Toto sú štyri primárne atribúty spoločné pre každú transakciu: Atomicita: V transakcii, ktorá zahŕňa dve alebo viac samostatných informácií, sú odovzdané buď všetky informácie, alebo žiadna. Konzistentnosť: Transakcia buď vytvorí nový a platný stav údajov, alebo ak sa vyskytne chyba, vráti všetky údaje do stavu pred začiatkom transakcie. Izolácia: Transakcia, ktorá prebieha a doteraz nebola vykonaná, musí zostať izolovaná od každej ďalšej transakcie. Životnosť: Odovzdané údaje sú uložené systémom tak, že aj v prípade poruchy a reštartovania systému sú údaje dostupné v správnom stave. Obsah pojmu ACID je opísaný v norme ISO/IEC 10026-1:1992 oddiele 4. Každý z týchto atribútov sa môže merať v porovnaní so štandardnou hodnotou. Vo všeobecnosti je však transakčný prevádzkovateľ alebo monitor určený na realizáciu koncepcie ACID. V distribuovanom systéme je jedným spôsobom na dosiahnutie ACID použitie dvojfázového záväzku (2PC), ktorý zaisťuje, že všetky zúčastnené strany sa zaviazajú ukončiť transakciu, alebo sa nezaviazajú ani jedna strana a transakcia sa vráti späť.
Dátum/čas príchodu, skutočný,	je skutočný dátum (a čas) príchodu dopravného prostriedku.
Dátum/čas príchodu, odhadovaný,	je dátum (a čas) príchodu dopravného prostriedku založený na aktuálnej prognóze.
Dátum/čas príchodu, plánovaný,	je dátum (a čas) príchodu dopravného prostriedku podľa cestovného poriadku.
Oneskorený príchod, očakávaný,	je časový rozdiel medzi odhadovaným dátumom/časom príchodu a plánovaným dátumom/časom príchodu.
Oneskorený príchod, skutočný,	je časový rozdiel medzi skutočným dátumom/časom príchodu a plánovaným dátumom/časom príchodu.
Podľa uváženia	znamená, že železničný podnik môže rozhodovať na základe svojich skúseností a svojich potrieb.
Pridelujúci systém	je elektronický systém, v ktorom sa nachádza katalóg dopravných služieb, pri ktorých poskytovateľ dopravných služieb oprávňuje distribútorov vydávať cestovné doklady.
Pridelujúci subjekt	je spoločnosť riadiaca pridelujúci systém. Môže ísť o dopravcu.
Oprávnený verejný orgán	je verejný orgán, ktorý má zákonnú povinnosť alebo právo poskytovať verejnosti cestovné informácie, a takisto verejný orgán, ktorý je zodpovedný za vykonávanie nariadenia (ES) č. 1371/2007 podľa článku 30 ods. 1 nariadenia.
Dostupnosť	znamená informácie (dopravná služba, typ ponuky, tarifa, iné služby), ktoré môžu cestujúci skutočne získať v danom okamihu pre konkrétny vlak. Nesmie sa zamieňať s ponukou oznamujúcou, že dopravná služba, typ ponuky, tarifa, iné služby sú síce pôvodne plánované, ale mohli by byť vypredané, a preto ich cestujúci v danom časovom okamihu pre konkrétny vlak nemôže získať.
Základný parameter	je akákoľvek právne záväzná, technická alebo prevádzková podmienka, ktorá je z hľadiska interoperability rozhodujúca a vyžaduje si rozhodnutie v súlade s postupom stanoveným v článku 21 ods. 2, skôr než spoločný zastupiteľský orgán vypracuje akýkoľvek návrh TSI.
Rezervácia (predaj)	je predaj cestovného lístka s rezerváciou alebo bez nej.
Dopravca	je zmluvný železničný podnik, s ktorým cestujúci uzavrel zmluvu o preprave, alebo viaceré na seba nadväzujúce železničné podniky, ktoré sú zodpovedné na základe tejto zmluvy.

Termín	Opis
Dopravca, spoločný,	je dopravca spojený dohodou o spolupráci s jedným alebo viacerými inými dopravcami na prevádzkovanie dopravy.
Dopravca, výlučný,	je dopravca, ktorý vykonáva dopravnú službu nezávisle od ostatných dopravcov.
Kanál	je spôsob (napr. automat na predaj lístkov, médiá vo vlaku, verejné webové služby, predaj po telefóne, mobilný predaj lístkov), prostredníctvom ktorého železničný podnik poskytuje službu (informácie, predaj lístkov, vrátenie peňazí za lístky, odpoveď na sťažnosti atď.) cestujúcim.
Identifikačné číslo osobného vozňa	je jedinečné identifikačné číslo osobného vozňa.
Komisia	je Európska komisia.
Produkt COTS	znamená komerčne voľne dostupné produkty.
Zákazník	je osoba, ktorá má v úmysle kúpiť, kupuje alebo si kúpila produkt železničnej dopravy pre seba alebo inú osobu/osoby. Z tohto dôvodu to môže byť iná osoba ako cestujúci (pozri cestujúci).
Dešifrovanie	je prevod zašifrovaných údajov späť do ich pôvodnej podoby.
Meškanie	je časový rozdiel medzi časom plánovaného príchodu cestujúceho podľa zverejneného cestovného poriadku a skutočným alebo očakávaným príchodom.
Časová odchýlka	je prevádzkové meškanie alebo predčasný príchod vzhľadom na stanovený čas podľa cestovného poriadku.
Dátum/čas odchodu, skutočný,	je skutočný dátum (a čas) odchodu dopravného prostriedku.
Dátum/čas odchodu, odhadovaný,	je dátum (a čas) odchodu dopravného prostriedku založený na aktuálnom odhade.
Dátum/čas odchodu, plánovaný,	je dátum (a čas) odchodu dopravného prostriedku podľa cestovného poriadku.
Smernica 2008/57/ES	je smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve.
Meškanie pri odchode, skutočné,	je časový rozdiel medzi skutočným dátumom/časom odchodu a plánovaným dátumom/časom odchodu.
Meškanie pri odchode, očakávané,	je časový rozdiel od dátumu/času odchodu a očakávaného dátumu/času odchodu.
Zobrazenie	je akékoľvek dynamické vizuálne zariadenie umiestnené buď v staniciach, alebo v exteriéri resp. interiéri vlakov na účely informovania cestujúcich.
Distribútor	je podnik poskytujúci právne a technické kapacity vydavateľom lístkov, aby mohli predávať produkty železničnej dopravy alebo poskytovať online zariadenia pre zákazníkov na kúpu produktov železničnej dopravy. Okrem toho môže distribútor ponúkať služby vydavateľom lístkov zostavovaním kompletných ciest (odchod – príchod) vykonávaných na úsekoch ciest rôznymi dopravcami, ako si to vyžaduje cestujúci. Distribútorom môže byť dopravca.
Vnútroštátna cesta	je preprava osôb po železnici, pri ktorej cestujúci neprekročí hranicu členského štátu.
Vnútroštátna osobná železničná doprava	je osobná železničná doprava, ktorá neprekročí hranicu členského štátu.
Šifrovanie	je šifrovanie údajov.
ERA	pozri Európska železničná agentúra.

Termín	Opis
Základné požiadavky	sú všetky podmienky stanovené v prílohe III k smernici 2008/57/ES, ktoré musia spĺňať systém transeurópskych železníc, subsystémy a komponenty interoperability vrátane rozhraní.
ETA	je odhadovaný čas príchodu (vlak do stanice).
ETH	je odhadovaný čas odovzdania (vlak od jedného manažéra infraštruktúry druhému).
ETI	je odhadovaný čas výmeny (vlak medzi dvoma železničnými podnikmi).
Európska železničná agentúra	je agentúra zriadená podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 z 29. apríla 2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra.
Cestovné	je poplatok za prepravu alebo službu.
Predpoklad	je najlepší odhadovaný čas udalosti (napr. čas príchodu, odchodu alebo prechádzania vlaku).
Predpokladaný bod	je cieľový bod, pre ktorý sa vytvára predpoklad. Môže sa týkať príchodu, odchodu, prechodu alebo odovzdania.
Zahraničná osobná železničná doprava	je osobná železničná doprava, ktorú si cestujúci zakúpili v danej krajine, ale ktorá je vykonaná v krajine odlišnej od krajiny nákupu.
Zahraničný predaj	je predaj cestovného lístka vydavateľom lístkov, ktorý nie je dopravcom (jedným z dopravcov) prevádzkujúcim vlak, v ktorom sa cestovný lístok použije. Vydavateľ lístkov má sídlo v krajine odlišnej od krajiny dopravcu/dopracov.
FTP	je protokol na prenos súborov. Protokol na prenos súborov medzi počítačovými systémami v sieti TCP/IP.
Plnenie	je proces, na základe ktorého je produkt dodaný zákazníkovi po jeho zakúpení.
Všeobecné prepravné podmienky	sú platné právne záväzné podmienky dopravcu vo forme všeobecných obchodných podmienok alebo taríf v každom členskom štáte, ktoré sa uzavretím prepravnej zmluvy stali ich súčasťou.
Vlak s paušálnou cenou	je vlak, do ktorého môže cestujúci nastúpiť len v prípade, že si zakúpil lístok za paušálnu cenu.
Bod odovzdania	je bod, v ktorom zodpovednosť prechádza z jedného manažéra infraštruktúry na druhého.
HTTP	je hypertextový prenosový protokol. Protokol klient/server používaný na pripojenie k serverom na internetovej sieti.
IM	je každý orgán alebo podnik, ktorý je zodpovedný najmä za zriadenie a údržbu železničnej infraštruktúry. To môže zahŕňať aj sprevádzkovanie riadiacich a zabezpečovacích systémov infraštruktúry. Funkcie manažéra infraštruktúry na koridore alebo na jeho časti môžu byť pridelené rôznym orgánom alebo podnikom.
Manažér infraštruktúry (IM)	Pozri IM.
Cestovné lístky s integrovanou rezerváciou – IRT	sú druh cestovných lístkov obmedzených na konkrétny vlak na konkrétny dátum/čas. Lístok IRT možno predávať len prostredníctvom online transakcie medzi predajným terminálom a pridelujúcim systémom, v ktorom je uvedený príslušný vlak.

Termín	Opis
Výmena medzi dopravcami	je presun kontroly z jedného železničného podniku na iný z praktických prevádzkových, bezpečnostných dôvodov a z dôvodov zodpovednosti. Príklady: — naväzujúce železničné podniky, — vlaky s vykonávacími dopravcami, — prenos informácií medzi rôznymi železničnými podnikmi.
Výmenný bod	je miesto, v ktorom sa prenáša kontrola vlaku z jedného železničného podniku na iný železničný podnik Pokiaľ ide o chod vlaku, vlak prevezme od iného železničného podniku železničný podnik, ktorý teraz vlastní trasu pre nasledujúci úsek cesty.
Medziľahlý bod	je miesto, ktoré vymedzuje začiatkový alebo konečný bod úseku cesty. Môže ísť napríklad o bod výmeny, odovzdania alebo manipulácie.
Medzinárodná osobná železničná doprava	je osobná železničná doprava, ktorá prekročí hranicu minimálne jedného členského štátu.
Medzinárodná cesta	je preprava osôb po železnici, pri ktorej cestujúci prekročí hranicu minimálne jedného členského štátu.
Medzinárodný predaj	je predaj cestovných lístkov na medzinárodnú cestu.
Komponent interoperability	je akýkoľvek základný komponent, skupina komponentov, montážne podskupiny alebo úplné montážne celky začlenené alebo určené na začlenenie do subsystému, od ktorých priamo alebo nepriamo závisí interoperabilita systému železníc. Pojem „komponent“ sa vzťahuje na hmotné aj nehmotné predmety, ako napr. softvér.
IP	je internetový protokol.
Vydavateľ	je podnik predávajúci cestovný lístok a prijímajúci platbu. Môže to byť dopravca a/alebo distribútor. Vydávajúcim subjektom je podnik označený na cestovnom lístku prostredníctvom svojho kódu a prípadne svojho loga.
Cesta	je pohyb cestujúceho (alebo niekoľkých cestujúcich, ktorí cestujú spoločne) z miesta A do miesta B.
Plánovač cesty	je IT systém, ktorý predkladá návrhy na cestu. Návrh na cestu je súbor jedného alebo viacerých komerčných prepravných služieb, ktorý odpovedá aspoň na otázku: Ako sa dostanem z miesta A do miesta B v určitom dátume a čase odchodu/príchodu? Táto otázka by mohla obsahovať zložitejšie dodatočné kritériá, napríklad „najrýchlejšie“, „najlacnejšie“, „bez prestupov“ atď. Cestujúci si môže vytvárať návrhy na cesty sám, prehľadávaním rôznych zdrojov informácií, alebo mu ich môže ponúkať plánovač cesty.
Prevádzkovateľ	je osoba, ktorá je vlastníkom vozidla alebo má právo ním disponovať, využíva toto vozidlo ekonomicky nepretržite ako dopravný prostriedok a je ako taká registrovaná v Registri kolajových vozidiel.
Identifikačné číslo rušňa	je jedinečné identifikačné číslo hnacieho vozidla.
Sprístupniť	znamená uverejniť informácie alebo údaje, v rámci ktorých je možné uplatniť kontrolu prístupu.
Preukázanie sa na základe zoznamu	je spôsob plnenia, keď zákazník uskutočňuje nákup v predstihu (napr. doma) a dostane len potvrdenie, zvyčajne s referenčným kódom. Podnik vykonávajúci tento druh predaja poskytuje organizácii kontrolujúcej lístky zoznam všetkých cestujúcich (a referenčné kódy) pre konkrétny vlak. Cestujúci TCO jednoducho prejaví svoje želanie nastúpiť na vlak pred odchodom/po odchode. TCO skontroluje, či je cestujúci oprávnený nastúpiť do vlaku/zostať vo vlaku.

Termín	Opis
Trhová cena	Pozri paušálnu cenu.
Metaúdaje	Tento pojem jednoducho znamená údaje o údajoch. Opisuje údaje, softvérové služby a komponenty obsiahnuté v podnikových informačných systémoch. Medzi príklady typov metaúdajov patria štandardné definície dát, informácie o mieste a trase a riadenie synchronizácie na distribúciu zdieľaných údajov.
Notifikované orgány	sú orgány, ktoré sú zodpovedné za posudzovanie zhody alebo vhodnosti na použitie komponentov interoperability alebo za hodnotenie postupu ES na overenie subsystémov.
Vlak NRT	je vlak, do ktorého môžu nastúpiť cestujúci, ak si v rámci medzinárodného alebo zahraničného predaja zakúpili cestovný lístok bez integrovanej rezervácie.
NRT	Cestovný lístok bez integrovanej rezervácie – ide o spôsob predaja vlakových cestovných lístkov v rámci medzinárodného alebo zahraničného predaja, keď cestovný lístok môže byť vydaný na mieste bez online transakcie prostredníctvom pridelujúceho systému. Cestovné lístky bez integrovanej rezervácie sú vždy otvorené lístky, t. j. zmluva o preprave je platná pre každý vlak NRT prechádzajúci po danej trase vyznačenej na lístku v rámci vymedzeného obdobia platnosti. Na vydanie lístka bez integrovanej rezervácie potrebuje vydavateľ zoznam východiskových a cieľových staníc („sériu“) a jednu alebo viac tabuliek cien zodpovedajúcich vzdialenostiam. Rezervácie sa môžu (a v niektorých prípadoch musia) zakúpiť spolu s lístkom.
Ponuka	Pozri dostupnosť.
Oficiálna internetová stránka	je verejná internetová stránka spoločnosti, na ktorej sú uverejňované komerčné informácie pre zákazníkov. Táto internetová stránka musí byť počítačovo spracovateľná v súlade s príslušnými usmerneniami o dostupnosti internetového obsahu.
Jednotné kontaktné miesto	Medzinárodné partnerstvo medzi manažermi železničnej infraštruktúry, ktoré poskytuje jediný kontaktný bod pre železničných zákazníkov na účely: objednania špecifických vlakových trás v medzinárodnej nákladnej doprave, monitorovania pohybu celého vlaku, všeobecne aj fakturovania poplatkov za prístup na trať v mene manažérov infraštruktúry.
Cestujúci	je osoba, ktorá zamýšľa uskutočniť, uskutočňuje alebo uskutočnila cestu s použitím prepravnej služby a ostatných služieb jedného alebo viacerých železničných podnikov. Môže sa líšiť od zákazníka (pozri zákazník).
Trasa	je kapacita infraštruktúry potrebná na chod vlaku medzi dvoma miestami za daný časový úsek (trasa je vymedzená v čase a priestore).
Číslo trasy	je číslo definovanej vlakovej trasy.
Platba	je presun peňažných prostriedkov od jednej strany (napríklad zákazník) druhej strane (napríklad distribútor). Platba zvyčajne prebieha výmenou za poskytnutie prepravy alebo služby.
Peer-to-Peer (Rovný s rovným)	sa vzťahuje na kategóriu systémov a aplikácií, ktoré používajú distribuované zdroje na vykonanie rozhodujúcej funkcie decentralizovaným spôsobom.
Osoba so zníženou pohyblivosťou (PRM)	je osoba, ktorej pohyblivosť pri využívaní dopravy je znížená pre akékoľvek fyzické postihnutie (poškodenie orgánov zmyslového vnímania alebo pohybového ústrojenstva, trvalé alebo dočasné), duševné postihnutie alebo poškodenie alebo z iného dôvodu postihnutia, alebo pre vek a ktorej situácia si vyžaduje primeranú pozornosť a prispôbenie služieb, ktoré sú k dispozícii pre všetkých cestujúcich, jej potrebám.
Nástupište	je priestor na stanici, ktorý umožňuje vystúpiť z vlaku/nastúpiť na vlak.
Primárne údaje	sú základné údaje ako vstupné referenčné údaje pre správy alebo ako základ pre funkcionality a výpočet odvodených údajov.
PRM	Pozri osoba so zníženou pohyblivosťou.

Termín	Opis
Produkt	je typ vlaku s určitým typom služieb (napr. vysokorýchlostný, miesta na úschovu bicyklov, ubytovanie osôb so zníženou pohyblivosťou, ležadlá a/alebo spacie vozne, jedálenské vozne, samoobslužné zariadenia atď.) za príslušné ceny, ktoré môžu byť spojené so špecifickými podmienkami.
Uverejnenie	znamená uverejniť informácie alebo údaje, v rámci ktorých nie je možné uplatniť kontrolu prístupu.
Systém železníc	je (ako „systém transeurópskych železníc“) štruktúra opísaná v prílohe I (smernica 2008/57/ES), pozostávajúca z tratí a pevných zariadení, transeurópskej dopravnej siete vybudovanej alebo modernizovanej na účely konvenčnej železničnej dopravy a kombinovanej železničnej dopravy plus koľajové vozidlá určené na jazdu v rámci tejto infraštruktúry.
Železničný podnik	je každý verejnoprávny alebo súkromný podnik, ktorého hlavným predmetom činnosti je poskytovať služby železničnej prepravy tovaru a/alebo cestujúcich, pričom tento podnik musí zabezpečiť trakciu; patria sem aj spoločnosti, ktoré zabezpečujú len trakciu.
Pravidelné vs. krátkodobé postupy	pravidelný postup je postup, ktorý sa vykonáva v rámci určitého obdobia, ktoré trvá sedem alebo viac dní. Krátkodobý postup je postup, ktorý sa vykonáva v rámci určitého obdobia, ktoré je kratšie ako sedem dní.
Bod hlásenia	je buď bod prechodu, ktorý používa manažér infraštruktúry na poskytovanie (iba) informácií o chode vlaku, alebo bod, v ktorom sa stanovujú prognózy.
Schránka	je uloženie údajov podobné databáze a dátovému slovníku, obyčajne však zahŕňa komplexné prostredie systému riadenia informácií. Musí zahŕňať nielen opisy štruktúr údajov (to znamená subjekty a prvky), ale tiež metaúdaje s významom pre podnik, dátové zobrazenia, správy, programy a systémy.
Rezervácia	je povolenie na papieri alebo v elektronickej forme, ktoré oprávňuje na službu (preprava alebo pomoc) podľa vopred potvrdených personalizovaných dopravných opatrení.
Rezervačný systém	je počítačový systém používaný na ukladanie a získavanie informácií a vykonávanie cestovných transakcií. Rezervačný systém musí byť schopný udržiavať aktuálny stav informácií v reálnom čase a musí byť prístupný agentom/maloobchodným predajcom z celého sveta.
Maloobchodný predajca	je osoba alebo podnik, ktorí zákazníkovi predávajú cestovné lístky bez rezervácie alebo s rezerváciou pre osobnú železničnú prepravu. Maloobchodný predajca môže byť železničný podnik (agent) alebo akreditovaná cestovná agentúra.
Trať	je geografická cesta zo začiatočného bodu do cieľového bodu.
Úsek trate	je časť trate.
RU	Pozri železničný podnik.
Predaj	Pozri rezervácia.
Služba	Pozri prepravná služba.
Poskytovateľ služby	je zodpovedný subjekt poskytujúci akékoľvek služby súvisiace s prepravou cestujúcich.
Musiť	znamená, že vymedzenie pojmu je absolútnou požiadavkou špecifikácie.
Krátkodobé postupy	Pozri pravidelné vs. krátkodobé postupy.

Termín	Opis
Krátkodobá žiadosť o trasu	je individuálna žiadosť o trasu v súlade s článkom 23 smernice 2001/14/ES na základe dodatočných požiadaviek na prepravu alebo prevádzkových potrieb.
SQL	je štruktúrovaný dopytovací jazyk. Jazyk, ktorý vyvinula spoločnosť IBM, potom bol štandardizovaný prostredníctvom ANSI a ISO, ktorý sa používa na tvorbu, riadenie a vyhľadávanie údajov v relačných databázach.
Zainteresované subjekty	je každá osoba alebo organizácia s odôvodneným záujmom na poskytovaní vlakovej služby, napríklad: — železničný podnik, — poskytovateľ rušňov, — poskytovateľ vozňov, — rušňovodič/poskytovateľ vlakovej čaty, — manažér infraštruktúry (IM), — prevádzkovateľ vozového parku, — prevádzkovateľ prevozného lode, — pracovník, — predajca cestovných lístkov, — cestujúci.
Stanica	je miesto na železnici, kde môžu odchádzať, zastavovať alebo končiť osobné vlaky.
Prevádzkovateľ stanice	je organizačná jednotka v členskom štáte, ktorá nesie zodpovednosť za riadenie železničnej stanice a môže byť zároveň manažérom infraštruktúry.
Vykonávajúci dopravca	je železničný podnik, ktorý neuzavrel zmluvu o preprave s cestujúcim, ale železničný podnik, ktorý je zmluvnou stranou zmluvy o preprave, ho poveril vykonaním celej železničnej prepravy alebo jej časti.
Tarifa	je špecifický súbor poplatkov dostupných v danom vlaku, v daný deň alebo na daný úsek cesty. Tarify môžu byť zoskupené do rôznych kategórií (ako sú verejné poplatky, skupinové poplatky atď.).
TCO	je organizácia na kontrolu lístkov. Je to organizácia, ktorá je oprávnená kontrolovať cestovné lístky. Prevažne dopravca. V prípade potreby môže TCO poskytovať distribútorom bezpečnostné certifikáty na medzinárodné cestovné lístky vytlačené cestujúcim (IRTHP).
Technický dokument	je akýkoľvek technický dokument, ktorý uverejnila Európska železničná agentúra podľa článku 5 ods. 8 smernice 2008/57/ES.
Technická špecifikácia interoperability	je špecifikácia prijatá v súlade so smernicou 2008/57/ES, ktorá sa vzťahuje na každý subsystém alebo čiastkový subsystém s cieľom splniť základné požiadavky a zabezpečiť interoperabilitu systému železníc.
TETA	Pozri odhadovaný čas príchodu vlaku.
Tretia strana	je akýkoľvek verejný alebo súkromný podnik, ktorý nie je železničným podnikom ani manažérom infraštruktúry a ktorý poskytuje podporné služby alebo služby súvisiace so službami/dopravnými službami.
Priamy cestovný lístok	je cestovný lístok alebo cestovné lístky, ktoré predstavujú zmluvu o preprave na služby železničnej prepravy nadväzujúce na seba, ktoré prevádzkuje jeden alebo viaceré železničné podniky.
Cestovný lístok	je hmotná alebo nehmotná registrácia oprávňujúca cestujúceho na zmluvné používanie jednej alebo viacerých komerčných prepravných služieb, ktoré ponúka jeden alebo viaceré železničné podniky.
Predplatený lístok	je metóda plnenia, keď zákazník uskutoční nákup v predstihu (napr. doma) a vyzdvihne si lístky vo východiskovej stanici, pri pokladni alebo v predajnom automate.

Termín	Opis
Predajca cestovných lístkov	je každý predajca služieb železničnej dopravy, ktorý uzatvára zmluvy o preprave a predáva cestovné lístky v mene železničného podniku alebo vo vlastnom mene.
Cestovný poriadok	je zoznam komerčných prepravných služieb, ktoré ponúka železničný podnik v rámci určitého časového intervalu.
TOD	pozri predplatený lístok.
Cestovná kancelária	je organizátor alebo maloobchodný predajca, v zmysle článku 2 ods. 2 a 3 smernice 90/314/EHS, ktorý nie je železničným podnikom.
Odhadovaný čas príchodu vlaku	je odhadovaný čas príchodu vlaku v konkrétnom bode, napríklad v bode odovzdania, vo výmennom bode, v celi vlaku.
Trasa vlaku	je dráha vlaku definovaná v čase a priestore.
Chod vlaku prerušený	znamená, že pokračovanie vlaku je neznáme a vychádza z miestnych podmienok v danom čase a podľa názoru zainteresovaných strán. Ak je dĺžka meškania známa, manažér infraštruktúry pošle správu o prognóze chodu vlaku.
Transeurópska železničná sieť	je železničná sieť opísaná v prílohe I k smernici 2008/57/ES.
Zmluva o preprave	je zmluva o platenej alebo neplatenej preprave medzi železničným podnikom alebo predajcom cestovných lístkov a cestujúcim o poskytnutí jednej alebo viacerých dopravných služieb.
Druh dopravy	je určitý druh dopravného prostriedku, ktorý je schopný prepravovať cestujúcich (vlak, lietadlo, autobus atď.).
Dopravná služba	je komerčná dopravná služba alebo dopravná služba v rámci zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme medzi dvoma alebo viacerými miestami, ktoré ponúka železničný podnik podľa uverejneného cestovného poriadku. Dopravná služba sa bežne vykonáva prostredníctvom konkrétneho druhu dopravy.
Poskytovateľ dopravnej služby	je súkromná alebo verejná spoločnosť oprávnená prepravovať ľudí v rámci vnútroštátnej alebo medzinárodnej osobnej dopravy. Poskytovateľ dopravnej služby uznáva cestovné doklady vydané akreditovanými predajnými miestami svojich distribútorov. Plní úlohu zmluvného dopravcu, s ktorým cestujúci uzavrel zmluvu o preprave. Prevádzkou dopravnej služby môže byť sčasti alebo v celku poverený vykonávajúci dopravca.
TSI	Pozri technická špecifikácia interoperability.
XML	je jazyk XML (rozšíriteľný značkový jazyk).
XQL	je rozšírený štruktúrovaný opytovací jazyk.

PRÍLOHA II

Zoznam otvorených bodov

V súlade s článkom 5 ods. 6 smernice 2008/57/ES boli identifikované tieto otvorené body:

Oddiel	Otvorené body
4.2.2.1.	Technický dokument o postupe a informáciách používaných v tejto súvislosti týkajúcich sa údajov o tarifách pre vnútroštátny predaj
4.2.10.	Norma na spracovanie bezpečnostných prvkov na distribúciu produktov
4.2.11.2.	Norma pre európsky „predplatený lístok“ a európske „preukázanie sa na základe zoznamu“
4.2.11.3.	Technický dokument alebo norma o spôsoboch priameho plnenia, ktoré sú spojené s cestovným lístkom a/alebo rezerváciou a s druhom média v prípade vnútroštátneho predaja
4.2.11.4.	Technický dokument alebo norma o spôsoboch nepriameho plnenia, ktoré sú spojené s cestovným lístkom a/alebo rezerváciou a s druhom média v prípade vnútroštátneho predaja
4.2.22.	Norma na výmenu informácií o poplatkoch v súvislosti s prepojením s inými druhmi dopravy

PRÍLOHA III

ZOZNAM TECHNICKÝCH DOKUMENTOV, NA KTORÉ SA ODKAZUJE V TEJTO TSI

Referencia	Označenie
B.1. (V1.1)	Počítačové generovanie a výmena tarifných údajov určených na medzinárodný alebo zahraničný predaj – lístky NRT
B.2. (V1.1)	Počítačové generovanie a výmena tarifných údajov určených na medzinárodný a zahraničný predaj – cestovné lístky s integrovanou rezerváciou (IRT)
B.3. (V1.1)	Počítačové generovanie a výmena tarifných údajov určených na medzinárodný alebo zahraničný predaj – špeciálne ponuky
B.4. (V1.1)	Príručka na zavedenie správ EDIFACT týkajúcich sa výmeny údajov o cestovnom poriadku
B.5. (V1.1)	Elektronická rezervácia miest na sedenie/spanie a elektronická výroba cestovných dokladov – výmena správ
B.6. (V1.1)	Elektronická rezervácia miest na sedenie/státie a elektronická výroba prepravných dokladov (normy RCT2)
B.7. (V1.1)	Medzinárodné cestovné lístky vytlačené cestujúcim
B.8. (V1.1)	Štandardné číselné kódovanie pre železničné podniky, manažérov infraštruktúry a ostatné spoločnosti zapojené do reťazca železničnej dopravy
B.9. (V1.1)	Štandardné číselné kódovanie miest
B.10. (V1.1)	Elektronická rezervácia pomoci pre osoby so zníženou pohyblivosťou – výmena správ
B.30. (V1.1)	Schéma – katalóg správ/dátových súborov potrebný na komunikáciu medzi železničným podnikom a manažérom infraštruktúry o TAP TSI

PRÍLOHA IV

ZOZNAM TARÍF PRE MEDZINÁRODNÝ ALEBO ZAHRANIČNÝ PREDAJ**C.1. Tarify NRT**

Hlavný obsah údajov o tarifách NRT je takýto:

- série,
- produkty,
- služby,
- kódy dopravcov,
- cenníky cestovného,
- zoznam staníc.

Tarify NRT musia byť dostupné vopred, aspoň tri mesiace pred vstupom týchto taríf do platnosti.

C.2. Tarify IRT

Hlavný obsah údajov o tarifách IRT je takýto:

- tarify,
- rozsah taríf,
- karty používané s trhovými cenami,
- typy výluky,
- podmienky predaja,
- popredajné podmienky,
- cenníky cestovného,
- zoznam staníc/zón.

Tarify IRT musia byť dostupné vopred v súlade s ich podmienkami predaja.

C.3. Osobitné tarify

Hlavný obsah údajov o osobitných tarifách je takýto:

- ponuka a jej podmienky,
- poplatky,
- príplatky,
- povolenia,
- počet cestujúcich/sprevádzajúcich cestujúcich a ich kategórie,
- typy zliav,
- typy výluky,
- podmienky predaja,
- popredajné podmienky,

- rezervačné poplatky,
- série,
- vlaky vrátane ich kategórií a zariadení.

Osobitné tarify musia byť dostupné vopred v súlade s podmienkami predaja.

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 455/2011

z 11. mája 2011,

ktorým sa ustanovujú paušálne dovozné hodnoty na určovanie vstupných cien niektorých druhov ovocia a zeleniny

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Rady (ES) č. 1234/2007 z 22. októbra 2007 o vytvorení spoločnej organizácie poľnohospodárskych trhov a o osobitných ustanoveniach pre určité poľnohospodárske výrobky (nariadenie o jednotnej spoločnej organizácii trhov) ⁽¹⁾,so zreteľom na nariadenie Komisie (ES) č. 1580/2007 z 21. decembra 2007, ktorým sa ustanovujú vykonávacie pravidlá pre nariadenia Rady (ES) č. 2200/96, (ES) č. 2201/96 a (ES) č. 1182/2007 v sektore ovocia a zeleniny ⁽²⁾, a najmä na jeho článok 138 ods. 1,

keďže:

Nariadením (ES) č. 1580/2007 sa v súlade s výsledkami Uruguajského kola mnohostranných obchodných rokovaní ustanovujú kritériá, na základe ktorých Komisia stanoví paušálne hodnoty na dovoz z tretích krajín, pokiaľ ide o výrobky a obdobia uvedené v časti A prílohy XV k uvedenému nariadeniu,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Paušálne dovozné hodnoty uvedené v článku 138 nariadenia (ES) č. 1580/2007 sú stanovené v prílohe k tomuto nariadeniu.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť 12. mája 2011.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 11. mája 2011

*Za Komisiu
v mene predsedu*José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
generálny riaditeľ pre poľnohospodárstvo
a rozvoj vidieka⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 299, 16.11.2007, s. 1.⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 350, 31.12.2007, s. 1.

PRÍLOHA

Paušálne dovozné hodnoty na určovanie vstupných cien niektorých druhov ovocia a zeleniny

(EUR/100 kg)

Číselný znak KN	Kód tretej krajiny ⁽¹⁾	Paušálna dovozná hodnota
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⁾ Nomenklatúra krajín stanovená nariadením Komisie (ES) č. 1833/2006 (Ú. v. EÚ L 354, 14.12.2006, s. 19). Kód „ZZ“ znamená „iného pôvodu“.

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 456/2011

z 11. mája 2011,

ktorým sa menia a dopĺňajú reprezentatívne ceny a výška dodatočných dovozných ciel na niektoré produkty v sektore cukru stanovené nariadením (EÚ) č. 867/2010 na hospodársky rok 2010/11

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Rady (ES) č. 1234/2007 z 22. októbra 2007 o vytvorení spoločnej organizácie poľnohospodárskych trhov a o osobitných ustanoveniach pre určité poľnohospodárske výrobky (nariadenie o jednotnej spoločnej organizácii trhov) ⁽¹⁾,so zreteľom na nariadenie Komisie (ES) č. 951/2006 z 30. júna 2006, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá implementácie nariadenia Rady (ES) č. 318/2006 pokiaľ ide o obchodovanie s tretími krajinami v sektore cukru ⁽²⁾, a najmä na jeho článok 36 ods. 2 druhý pododsek druhú vetu,

keďže:

- (1) Výška reprezentatívnych cien a dodatočných ciel uplatniteľných na dovoz bieleho a surového cukru a určitých

sirupov na hospodársky rok 2010/11 sa stanovila v nariadení Komisie (EÚ) č. 867/2010 ⁽³⁾. Tieto ceny a clá sa naposledy zmenili a doplnili nariadením Komisie (EÚ) č. 438/2011 ⁽⁴⁾.

- (2) Údaje, ktoré má Komisia v súčasnosti k dispozícii, vedú k zmene a doplneniu uvedených súm v súlade s pravidlami a podrobnými podmienkami ustanovenými v nariadení (ES) č. 951/2006,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Reprezentatívne ceny a dodatočné clá uplatniteľné na dovoz produktov uvedených v článku 36 nariadenia (ES) č. 951/2006, stanovené nariadením (EÚ) č. 867/2010 na hospodársky rok 2010/11, sa menia a dopĺňajú a uvádzajú sa v prílohe k tomuto nariadeniu.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť 12. mája 2011.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 11. mája 2011

*Za Komisiu
v mene predsedu*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
*generálny riaditeľ pre poľnohospodárstvo
a rozvoj vidieka*

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 299, 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 178, 1.7.2006, s. 24.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 259, 1.10.2010, s. 3.

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ L 118, 6.5.2011, s. 6.

PRÍLOHA

Zmenené a doplnené reprezentatívne ceny a dodatočné dovozné clá na biely cukor, surový cukor a produkty patriace pod číselný znak kód KN 1702 90 95 uplatniteľné od 12. mája 2011

(EUR)

Číselný znak KN	Výška reprezentatívnej ceny na 100 kg netto daného produktu	Výška dodatočného cla na 100 kg netto daného produktu
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⁾ Stanovené pre štandardnú kvalitu definovanú v bode III prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 1234/2007.⁽²⁾ Stanovené pre štandardnú kvalitu definovanú v bode II prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 1234/2007.⁽³⁾ Stanovené na 1 % obsahu sacharózy.

IV

(Akty prijaté pred 1. decembrom 2009 podľa Zmluvy o ES, Zmluvy o EÚ a Zmluvy o Euratome)

ROZHODNUTIE DOZORNÉHO ÚRADU EZVO

č. 343/09/COL

z 23. júla 2009

o prevodoch majetku uskutočnených samosprávnou obcou Time, týkajúcich sa nehnuteľností číslo 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70 a 2/32

(Nórsko)

DOZORNÝ ORGÁN EZVO ⁽¹⁾,

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili svoje pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ⁽⁷⁾ a so zreteľom na tieto pripomienky,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore ⁽²⁾, a najmä na jej články 61 až 63 a na jej protokol 26,

keďže:

so zreteľom na Dohodu medzi štátmi EZVO o zriadení dozorného úradu a Súdneho dvora ⁽³⁾, a najmä na jej článok 24,

so zreteľom na článok 1 ods. 3 časti I a na článok 4 ods. 4 a článok 7 ods. 2 časti II protokolu 3 k Dohode o dozore a súde ⁽⁴⁾,

so zreteľom na usmernenia dozorného úradu o uplatňovaní a výklade článkov 61 a 62 Dohody o EHP ⁽⁵⁾, a najmä na kapitolu týkajúcu sa prvkov štátnej pomoci pri predaji pozemkov a stavieb orgánmi verejnej moci,

so zreteľom na rozhodnutie dozorného úradu zo 14. júla 2004 o vykonávacích ustanoveniach uvedených v článku 27 časti II protokolu 3 ⁽⁶⁾,

⁽¹⁾ Ďalej len „dozorný orgán“.

⁽²⁾ Ďalej len „Dohoda o EHP“.

⁽³⁾ Ďalej len „Dohoda o dozore a súde“.

⁽⁴⁾ Ďalej len „protokol 3“.

⁽⁵⁾ Usmernenia o uplatňovaní a výklade článkov 61 a 62 Dohody o EHP a článku 1 protokolu 3 k Dohode o dozore a súde, ktoré prijal a vydal dozorný orgán 19. januára 1994 (Ú. v. ES L 231, 3.9.1994, s. 1 a dodatok EHP č. 32, 3.9.1994, s. 1). Usmernenia boli naposledy zmenené a doplnené 10. júna 2009. Ďalej len „usmernenia o štátnej pomoci“. Aktualizované znenie usmernení o štátnej pomoci sa nachádza na webovej lokalite dozorného úradu: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>.

⁽⁶⁾ Rozhodnutie č. 195/04/COL zo 14. júla 2004 (Ú. v. EÚ L 139, 25.5.2006, s. 37 a dodatok EHP č. 26, 25.5.2006, s. 1), zmenené a doplnené rozhodnutím č. 319/05/COL zo 14. decembra 2005 (Ú. v. EÚ L 113, 27.4.2006, s. 24 a dodatkom EHP č. 21, 27.4.2006, s. 46). Konsolidované znenie rozhodnutia č. 195/04/COL je dostupné na webovej lokalite dozorného úradu: <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>.

I. SKUTOČNOSTI

1. POSTUP

Dozornému úradu bola 3. marca 2007 doručená sťažnosť združenia s názvom Aksjonsgrupp „Ta vare på trivelige Bryne“, týkajúca sa predaja nehnuteľností číslo 1/152, 1/301, 1/630, 4/165 v obci Time, ktoré orgány tamjšej samosprávy predali dvom rôznym súkromným subjektom, ako aj predaja nehnuteľnosti číslo 2/70 (štadión v Bryne, ktorý zahŕňa aj nehnuteľnosť číslo 2/32) zo strany futbalového klubu v Bryne (Bryne fotballklubb) súkromnému investorovi (úkon č. 414270). Uvedenú nehnuteľnosť predtým obec previedla na klub. Súkromný investor pán Gunnar Oma listom z 9. mája 2007 zaslal dozornému úradu sťažnosť týkajúcu sa predaja jednej z uvedených nehnuteľností samosprávnou obcou Time, a to nehnuteľnosti číslo 4/165.

Po výmene korešpondencie a informácií s nóorskymi orgánmi ⁽⁸⁾ sa dozorný úrad 19. decembra 2007 rozhodol začať v súvislosti s predajom uvedených pozemkov konanie vo veci formálneho zisťovania. Rozhodnutie dozorného úradu č. 717/07/COL o začatí konania bolo uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie a v dodatku EHP ⁽⁹⁾.

Nórske orgány sa vyjadrili k rozhodnutiu o začatí konania listom z 21. februára 2008 (úkon č. 466024). Dozorný úrad vyzval zainteresované strany, aby predložili pripomienky.

⁽⁷⁾ Ú. v. EÚ C 138, 5.6.2008, s. 30 a dodatok EHP č. 31, 5.6.2008, s. 1.

⁽⁸⁾ Podrobnejšie informácie o výmene korešpondencie sú uvedené v rozhodnutí dozorného úradu č. 717/07/COL, ktoré je uverejnené na webovej lokalite dozorného úradu: http://www.eftasurv.int/fieldswork/fieldstateaid/stateaidregistry/sadecnor07/717_07_col.pdf.

⁽⁹⁾ Porovnaj poznámku pod čiarou 7.

Dozornému úradu boli doručené pripomienky dvoch zainteresovaných strán⁽¹⁰⁾. Listom z 24. júla 2008 (úkon č. 485974) ich dozorný úrad zaslal nórskym orgánom. Nórske orgány listom z 13. augusta 2008 (úkon č. 488289) oznámili dozornému úradu, že nemajú ďalšie pripomienky.

2. OPIS VYŠETROVANÝCH TRANSAKCIÍ

2.1. PREDAJ POZEMKOV ČÍSLO 1/152, 1/301 A 1/630 SPOLOČNOSTI GRUNNSTEINEN AS

Samosprávna obec Time kúpnopredajnou zmluvou z 25. augusta 2007⁽¹¹⁾ predala pozemky číslo 1/152 (1 312 štvorcových metrov), 1/301 (741 štvorcových metrov) a 1/630 (1 167 štvorcových metrov) v centre Bryne, ktoré je centrom samosprávnej obce Time, súkromnej developerskej spoločnosti Grunnsteinen AS. Podľa poskytnutých vysvetlení sa zdá, že iniciatívu na uzatvorenie zmluvy vyvinuli kupujúci a že sa pred predajom neuskutočnilo žiadne kolo verejného ponukového konania⁽¹²⁾. Spoločnosť Grunnsteinen nezaplatila za pozemky nič, ale namiesto riadnej platby za nehnuteľnosti sa zaviazala vybudovať celkovo 65 parkovacích miest⁽¹³⁾. V článku 7 zmluvy so spoločnosťou Grunnsteinen sa ustanovuje, že vlastnícke práva na pozemky sa prevedú až po vybudovaní parkovacích miest najneskôr do konca roka 2008. V článku 1 sa ďalej ustanovuje, že podzemné parkovisko sa po spätnom prevode na obec Time zapíše do katastra nehnuteľností ako osobitná nehnuteľnosť.

V článku 1 zmluvy⁽¹⁴⁾ sa ustanovuje, že pozemky boli v čase uzatvárania zmluvy zaradené v územnom pláne do pásma určeného na účely bytovej výstavby a výstavby verejných ciest/parkovísk.

Na základe článku 1 zmluvy sa spoločnosť Grunnsteinen AS zaviazala vybudovať *podzemné* parkovacie miesta na pozemku číslo 1/152, z ktorých 65 sa malo po dokončení previesť na obec Time (články 1 a 5 zmluvy). Platba za pozemok číslo 1/152 pozostávala podľa orgánov miestnej samosprávy v nahradení 44 parkovacích miest na pozemku podzemnými parkovacími miestami. Pokiaľ ide o pozemky číslo 1/301 a 1/630, obec objednala ocenenie jednej z nehnuteľností, a to pozemku číslo 1/630, ktoré podľa tvrdenia obce vykonala spoločnosť Eiendomsmeidler 1. Ocenenie pozemku číslo 1/630, z ktorého vyplynulo, že trhovú hodnotu predstavuje 600 NOK za štvorcový meter, bolo dozornému úradu predložené pred

začatím konania vo veci formálneho zisťovania⁽¹⁵⁾. Nórske orgány v odpovedi na žiadosť dozorného úradu najprv predložili výpočty vykonané stavebnou spoločnosťou Skanska Norge AS, z ktorých vyplýva, že cena za parkovacie miesto v podzemnom parkovisku bude približne 150 000 NOK bez DPH a nákladov na nákup/prenájom pozemku⁽¹⁶⁾. Na základe týchto odhadov nórske orgány tvrdili, že trhovú cenu za pozemky číslo 1/301 a 1/630 bude podľa tohto ocenenia predstavovať 2 516 400 NOK⁽¹⁷⁾, pričom hodnota ďalších 21 parkovacích miest, ktoré sa spoločnosť Grunnsteinen zaviazala vybudovať pre obec, sa odhadla na 2 625 000 NOK⁽¹⁸⁾. Hodnotu týchto dvoch pozemkov preto spoločnosť Grunnsteinen úplne vyrovná výstavbou ďalších 21 parkovacích miest.

V odpovedi na príkaz dozorného úradu o poskytnutie informácie, ktorý je obsiahnutý v jeho rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania, boli predložené nové ocenenia pozemkov, ako aj odhady ceny parkoviska⁽¹⁹⁾. Nové ocenenia hodnoty vykonala spoločnosť OPAK pôsobiaca v oblasti oceňovania nehnuteľností. Spoločnosť OPAK dospela na základe metódy ocenenia pozemku obstarávacou cenou⁽²⁰⁾ k trhovej hodnote 3,2 milióna NOK za nehnuteľnosti predané v celku. Podľa spoločnosti OPAK je stavba na pozemku číslo 1/301 určená na demoláciu a bude sa musieť zbúrať, čo predstavuje zaťaženie nehnuteľnosti. Náklady na zbúranie sa odhadujú na 150 000 NOK. Posudok spoločnosti OPAK obsahuje aj odhad nákladov na parkovacie miesta. Na základe minimálnej plochy parkovacieho miesta 25 štvorcových metrov (v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi) a stavebných nákladov vo výške 5 200 NOK na štvorcový meter (podľa skúseností) dospela spoločnosť OPAK k cene 130 000 NOK za parkovacie miesto, respektíve k cene 8 450 000 NOK za 65 parkovacích miest.

2.2. PREDAJ POZEMKU ČÍSLO 4/165 SPOLOČNOSTI BRYNE INDUSTRIEPARK AS

Samosprávna obec Time a súkromná developerská spoločnosť Bryne Industripark AS podpísali 31. augusta 2005 kúpnopredajnú zmluvu týkajúcu sa nehnuteľnosti číslo 4/165 v Håland v obci Time⁽²¹⁾. Pozemok mal výmeru 56 365 štvorcových metrov priemyselnej pôdy a predajná cena bola stanovená na 4,7 mil. NOK (čiže približne 83 NOK na štvorcový meter). V čase podpisu zmluvy bola plocha zaradená do pásma určeného na priemyselné účely, ale podrobný územný plán

⁽¹⁰⁾ Úkon č. 484855 (pripomienky Nórskeho futbalového zväzu zo 4. júla 2008), č. 485026 (pripomienky právnickej firmy Arntzen de Besche zastupujúcej futbalový klub Bryne z 8. júla 2008) a č. 485461 (pripomienky právnickej firmy Selmer zastupujúcej Vålerenga football z 8. júla 2008).

⁽¹¹⁾ Ďalej len „zmluva so spoločnosťou Grunnsteinen“.

⁽¹²⁾ Odpoveď Nórska na prvú žiadosť dozorného úradu o informácie (úkon č. 427879), odpoveď na otázku 1 písm. e).

⁽¹³⁾ Odpoveď Nórska na prvú žiadosť dozorného úradu o informácie (úkon č. 427879), otázka 1 písm. e).

⁽¹⁴⁾ Odpoveď Nórska na prvú žiadosť dozorného úradu o informácie (úkon č. 427879, príloha 1).

⁽¹⁵⁾ Odpoveď Nórska na prvú žiadosť dozorného úradu o informácie (úkon č. 427879, príloha 2). V odpovedi Nórska sa tvrdí, že ocenenie sa týkalo pozemkov číslo 1/301 a 1/630. To však nie je zachytené vo vlastnom ocenení, a ani počet štvorcových metrov uvedený v ňom nepoukazuje na to, že sú započítané oba pozemky.

⁽¹⁶⁾ Odpoveď Nórska na prvú žiadosť dozorného úradu o informácie (úkon č. 427879, príloha 5).

⁽¹⁷⁾ Zdá sa, že toto vychádza z hodnoty 600 NOK na štvorcový meter po pripočítaní hodnoty stavby na pozemku číslo 1/301. Dozornému úradu nebolo predložené ocenenie stavby.

⁽¹⁸⁾ To vychádza z pôvodného odhadu nákladov obcou vo výške 125 000 NOK, stanoveného v podkladových dokumentoch určených na zváženie obecnou radou (úkon č. 413558, s. 16 – 17). Zdá sa, že odhad spoločnosti Skanska bol získaný v neskoršej etape.

⁽¹⁹⁾ Pripomienky Nórska k rozhodnutiu dozorného úradu o začatí konania, úkon č. 466024, príloha 3.

⁽²⁰⁾ V nórcine: „Tomtebelastningsmetoden“.

⁽²¹⁾ Úkon č. 413558, s. 19 a nasledujúce.

nebol schválený v dôsledku námietok správy verejných ciest. Zmluva obsahuje ustanovenie o spätnom prevode (článok 7) v prospech obce Time v prípade, že sa nehnuteľnosť nevybuduje alebo neodovzdá do užívania 5 rokov od dátumu nadobudnutia vlastníctva.

V čase nadobudnutia platnosti zmluvy pozemok tvorila nezastavaná pôda. V správe pre obecné zastupiteľstvo, ktoré zmluvu schválilo, miestna samospráva uvádza, že uzatvorenie zmluvy o výstavbe by malo byť podmienkou predaja pôdy. Podľa orgánov miestnej samosprávy boli 30. augusta 2007 prijaté nové podrobné predpisy o územnom členení, podľa ktorých bol pozemok začlenený do pásma určeného na športové účely⁽²²⁾. V kúpnopredajnej zmluve sa stanovilo, že zmluva o výstavbe musí byť uzatvorená na základe predpisov o územnom členení. Nórske orgány v čase vyjadrenia pripomienok k rozhodnutiu o začatí konania predložili odhad nákladov na výstavbu objednaný u poradenskej firmy Asplan Viak a ponuku zemných prác predloženú miestnou stavebnou spoločnosťou⁽²³⁾.

Samosprávna obec potvrdila, že pred predajom, ktorý sa uskutočnil na základe iniciatívy kupujúceho, sa neuskutočnilo žiadne kolo verejného ponukového konania, ale že pôda bola inzerovaná na jej internetovej stránke v období rokov 2003 – 2004. Zo správneho memoranda vyhotoveného pred predajom vyplýva, že účtovaná cena vychádzala z ceny, za ktorú samosprávna obec Time kúpila pozemok v roku 1999, ku ktorej sa pripočítali kapitálové náklady, regulačná činnosť a správne náklady. Cena sa teda stanovila na základe všeobecnej zásady samosprávnej obce pre predaj priemyselných nehnuteľností, t. j. predaj v obstarávacej cene⁽²⁴⁾.

Sťažovateľ tvrdil, že cena za tento druh nehnuteľnosti by na základe ocenenia, ktoré v januári 2007 vykonal nezávislý odhadca hodnoty majetku, mala byť okolo 400 NOK za štvorcový meter⁽²⁵⁾. Na tento účel však nebola predložená žiadna dokumentácia. Orgány miestnej samosprávy tvrdili, že trhová cena v danej oblasti by na základe predaja podobných pozemkov medzi súkromnými stranami v regióne mala byť v rozmedzí od 80 do 115 NOK na štvorcový meter⁽²⁶⁾. V odpovedi na príkaz dozorného úradu o poskytnutie informácií, ktorý je obsiahnutý v rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania, nórske orgány predložili ocenenie vykonané spoločnosťou OPAK. Ocenenie spoločnosti OPAK sa vzťahuje na pôdu začlenenú do príslušného pásma v čase zmluvy, t. j. do pásma určeného na priemyselné účely, a nie na športové účely podľa neskorších územných predpisov. Ocenenie nevychádza z metódy založenej na využití, ale z predajnej hodnoty vymedzenej ako „cena, ktorú by viaceré nezávislé zainteresované strany boli ochotné zaplatiť v deň ocenenia“. V tomto prípade bola cena stanovená vzhľadom na predajné ceny získané za „porovnateľné pozemky v danej

oblasti“. V ocenení sa dospelo k záveru, že trhová cenu nie je možné stanoviť s istotou, ale že by sa pravdepodobne pohybovala v rozmedzí od 80 do 100 NOK/štvorcový meter.

2.3. PREDAJ NEHNUTEĽNOSTÍ ČÍSLO 2/70 A 2/32 FUTBALOVÉMU KLUBU „BRYNE FOTBALLKLUBB“

2.3.1. Kúpnopredajná zmluva

Zmluvou z 8. augusta 2003⁽²⁷⁾ previedla samosprávna obec Time na futbalový klub Bryne fotballklubb (ďalej len „Bryne FK“) vlastnícke právo na štadión v Bryne a na nehnuteľnosti číslo 2/32 a 2/70 s výmerou približne 53 000 štvorcových metrov⁽²⁸⁾. Stavby na pozemku (vrátane futbalovej tribúny) už patrili futbalovému klubu a existovali zmluvy o prenájme pozemku⁽²⁹⁾. Zdá sa, že na pozemku zostáva jedna stavba, ktorá nepatrí futbalovému klubu Bryne FK, a stanovilo sa, že klub prevezme práva obce vyplývajúce zo zmluvy o prenájme uzavretej s vlastníkom stavby⁽³⁰⁾.

Podľa článku 2 zmluvy s Bryne sa nehnuteľnosti číslo 2/32 a 2/70 prevádzajú na Bryne FK bezodplatne. Obec ďalej uhradila všetky náklady spojené s prevodom pozemku, ako sú náklady na rozparcelovanie, vymedzenie atď. Pozemky majú približne 53 000 štvorcových metrov a v zmluve sa výslovne stanovuje, že by sa mali využívať najmä na športové účely.

Z článku 1 zmluvy vyplýva, že futbalový klub požiadal o vlastnícke práva k pozemkom, ktoré sa mali previesť. Účelom bolo zvýšiť majetok klubu s cieľom umožniť zmodernizovať futbalové ihrisko v súlade s uplatniteľnými požiadavkami na ihriská, ktoré sa majú využívať v najvyššej nórskej futbalovej súťaži Tippeligaen. Zo správnych memoránd vyhotovených obcou vyplýva, že pre klub bolo dôležité, aby bol schopný založiť pozemok ako kolaterál na zabezpečenie dlhov, hoci jeho hodnota by sa mohla znížiť na základe ustanovenia zmluvy, že sa môže používať len na športové účely.

V odpovedi na príkaz dozorného úradu o poskytnutie informácií, ktorý je obsiahnutý v rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania, poskytli nórske orgány ocenenie hodnoty pozemku štadióna v čase prevodu. Ocenenie vykonala spoločnosť OPAK. OPAK dospela k predajnej hodnote 2 650 000 NOK, keď vychádzala z ocenenia pozemku ako pôdy, ktorá sa má využívať na športové zariadenia.

⁽²²⁾ Pripomienky Nórska k rozhodnutiu dozorného úradu o začatí konania, úkon č. 466024, poznámka pod čiarou č. 9.

⁽²³⁾ Pripomienky Nórska k rozhodnutiu dozorného úradu o začatí konania, úkon č. 466024, prílohy 8 a 9.

⁽²⁴⁾ Úkon č. 413558, s. 16 – 17.

⁽²⁵⁾ Pozri úkon č. 413558 (pôvodná sťažnosť), zopakované v pripomienkach Aksjonsgruppa k odpovedi Nórska, úkon č. 477440.

⁽²⁶⁾ Odpoveď Nórska na prvú žiadosť dozorného úradu o informácie (úkon č. 427879, prílohy 13 – 17).

⁽²⁷⁾ Ďalej len „zmluva s Bryne“.

⁽²⁸⁾ Úkon č. 413558, s. 29 a odpoveď Nórska na prvú žiadosť dozorného úradu o informácie (úkon č. 427879, príloha 29). Z podkladových dokumentov predaja sa zdá, že obec následne kúpila pozemok od futbalového klubu v roku 1996 za 1 milión NOK. Dozorný úrad nemá o tomto predaji ďalšie informácie.

⁽²⁹⁾ Zmluvy o prenájme pozemkov predložené Nórskom, prílohy 18 a 19 k odpovedi Nórska na prvú žiadosť dozorného úradu o informácie (úkon č. 427879).

⁽³⁰⁾ Pozri prílohu 24 k odpovedi Nórska na prvú žiadosť dozorného úradu o informácie (úkon č. 427879).

Štážovateľ tvrdil, že klub Bryne FK v roku 2007 plánoval predat štadión spoločnosti Forum Jæren za 50 miliónov NOK. Nový štadión sa mal postaviť v obci Håland, na pozemku kúpenom od spoločnosti Bryne Industripark AS (ako už bolo uvedené). V odpovedi na žiadosť dozorného úradu o informácie nórskych orgánov potvrdili, že v súvislosti s pozemkom číslo 2/70 bolo medzi Bryne FK a Forum Jæren podpísané vyhlásenie o úmysle, ale neboli schopné predložiť jeho kópiu. V roku 2008 sa však tieto transakcie zrejme zrušili, keďže sa ukázalo, že náklady na výstavbu plánovaného štadióna v obci Håland sú výrazne vyššie, ako sa očakávalo⁽³¹⁾.

2.3.2. Bryne FK

Príjemca pozemku Bryne FK je miestny futbalový klub, ktorý v súčasnosti hrá takzvanú „Adecco League“ (1. divízia). Bryne FK je zapísaný v obchodnom registri ako nezisková organizácia⁽³²⁾, ale futbalový klub založil aj spoločnosť s ručením obmedzeným, Bryne Fotball AS.

Podľa informácií poskytnutých nórskymi orgánmi⁽³³⁾ klub a spoločnosť s ručením obmedzeným uzatvorili v roku 2001 zmluvu o spolupráci, ktorá vychádzala zo štandardnej zmluvy vypracovanej Nórskeho futbalového zväzom pre spoluprácu medzi komerčnou a nekomerčnou časťou tímu. Na základe podmienok tejto zmluvy⁽³⁴⁾ spoločnosť s ručením obmedzeným, ktorá sa vtedy nazývala Bryne Fotball ASA, bola poverená týmito hospodárskymi činnosťami: sponzorské zmluvy, predaj mediálnych a televíznych práv a reklamných plôch, predaj výbavy pre fanúšikov a vydávanie oprávnení na ňu, využívanie trénerov a hráčov na reklamné účely, komerčné využívanie názvu a loga klubu, predaj lístkov na domáce klubové zápasy a zmluvy v súvislosti s tipovaním. Bryne FK na druhej strane zodpovedal za všetky záležitosti týkajúce sa športu, ako tréning a výber tímov, kalendár zápasov a zápasy ako také, zabezpečovanie ciest pre hráčov, práva a povinnosti voči hráčom, členom, iným organizáciám a orgánom verejnej správy, prenesené na klub na základe právnych predpisov a stanov športových zväzov, členské poplatky a menšie komerčné činnosti, ako tomboly organizované počas zápasov, a prevádzka štadióna.

Spoločnosť Bryne Fotball ASA na základe zmluvy o spolupráci finančne zodpovedala za hráčov⁽³⁵⁾. Bryne Fotball ASA ďalej platila nákupnú cenu za hráčov, prípadne cenu v prospech Bryne FK, keď hráč prešiel z jedného z juniorských tímov klubu do elitného tímu. Spoločnosť s ručením obmedzeným

si mala po zaplatení týchto nákladov ponechať aj čistý zisk. A nakoniec, spoločnosť s ručením obmedzeným platila Bryne FK poplatok vo výške 150 000 NOK ročne za prenájom štadióna, ako aj 10 000 NOK za oficiálny futbalový zápas a cenu za mediálne práva, sponzorské práva atď.

Na účel dodržiavania všeobecných pravidiel Nórskeho futbalového zväzu však boli pracovné zmluvy hráčov formálne uzatvárané futbalovým klubom Bryne FK a klub bol formálne aj zmluvnou stranou v zmluvách týkajúcich sa predaja, nákupu a nájmu hráčov. Klub okrem toho zodpovedal aj za riadenie čisto športovej povahy (napríklad tréning, výber atď.).

Na jar 2004 sa klub a spoločnosť reorganizovali. Všetky činnosti vykonávané v Bryne ASA boli prevedené na Bryne FK a Bryne Fotball ASA zmenila status spoločnosti a stala sa Bryne Fotball AS, ktorej jediným účelom bolo uhrádzať dlhy. Dlhy boli pravdepodobne splatené v roku 2006⁽³⁶⁾. V súčasnosti teda všetky činnosti hospodárskej a neho hospodárskej povahy vykonáva Bryne FK.

3. PRIPOMIENKY NÓRSKÝCH ORGÁNOV

Nórska vláda predložila pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania vo veci formálneho zisťovania.

3.1. PRIPOMIENKY K PREDAJU NEHNUTEĽNOSTÍ ČÍSLO 1/152, 1/301 A 1/630 SPOLOČNOSTI GRUNNSTEINEN AS

Nórske orgány predložili spolu s pripomienkami aj ocenenie nehnuteľností vrátane ocenenia podzemných parkovacích miest.

Nórske orgány zastávajú názor, že nehnuteľnosti neboli vydané bez náhrady; odmenou pre samosprávnú obec bola výstavba podzemného parkoviska. Štátna pomoc preto neexistuje, pokiaľ náklady na výstavbu parkovacích miest zodpovedajú aspoň hodnote nehnuteľností prevedených na spoločnosť Grunnsteinen AS.

Nórske orgány v tejto súvislosti poukazujú na ocenenie vykonané spoločnosťou OPAK, v ktorom sa dospelo k hodnote v rozmedzí od 4 510 000 do 5 636 000 NOK za nehnuteľnosti prevedené na spoločnosť Grunnsteinen, brané ako celok. Spoločnosť OPAK ďalej odhaduje náklady na výstavbu parkovacích miest v podzemnom parkovisku približne na 8 450 000 NOK na základe skúseností z podobných projektov, čo je bežná prax odvetvia. Nórske orgány tiež poukazujú, že stavebná spoločnosť Skanska na rovnakom základe odhadla náklady na výstavbu jedného parkovacieho miesta na 150 000 NOK, respektíve 9 750 000 NOK za 65 parkovacích miest.

⁽³¹⁾ Pripomienky Bryne FK k začatiu konania vo veci formálneho zisťovania (úkon č. 485026).

⁽³²⁾ Odpoveď Nórska na prvú žiadosť dozorného úradu o informácie (úkon č. 427879, príloha 21).

⁽³³⁾ Pripomienky Nórska k rozhodnutiu o začatí konania vo veci formálneho zisťovania, list z 21. februára 2008 (úkon č. 466024).

⁽³⁴⁾ Príloha 13 k pripomienkam Nórska k rozhodnutiu o začatí konania vo veci formálneho zisťovania, list z 21. februára 2008 (úkon č. 466024).

⁽³⁵⁾ Spoločnosť s ručením obmedzeným platila mzdy hráčov ako aj fyzioterapeutov, trénerov a iných podporných pracovníkov; príspevok zamestnávateľa na sociálne zabezpečenie; nákup a údržbu zariadení potrebných na tréningy a zápasy; tréningové akcie; a napokon cestovné náklady tímov v súvislosti so zápasmi vonku.

⁽³⁶⁾ Odpoveď Nórska na prvú žiadosť dozorného úradu o informácie (úkon č. 427879, príloha 22).

Nórske orgány na základe týchto číselných údajov tvrdia, že náklady na parkovisko viac ako kompenzujú hodnotu pozemku, a teda nejde o štátnu pomoc.

3.2. PRIPOMIENKY K PREDAJU NEHNUTEĽNOSTI ČÍSLO 4/165 SPOLOČNOSTI BRYNE INDUSTRIPARK AS

Pokiaľ ide o predaj nehnuteľnosti číslo 4/165 spoločnosti Bryne Industripark AS, opäť bolo predložené ocenenie realizované spoločnosťou OPAK. Nórske orgány upozornili, že OPAK oceňovala pozemok v súlade s predpismi uplatniteľnými v tom čase, t. j. ako nezastavaný pozemok vyčlenený na priemyselné účely vo všeobecnom pláne mesta, nie však v podrobnom územnom pláne. Nórske orgány tvrdia, že ak v čase transakcie neexistoval platný územný plán, nie je dôležité, že návrh podrobného územného plánu bol predložený a neskôr zrušený, a že účel využitia danej oblasti sa neskôr zmenil na športové využitie.

Za daných okolností nórske orgány zdôrazňujú, že cena, ktorú spoločnosť Bryne Industripark skutočne zaplatila, a to 4 700 000 NOK (čo zodpovedá 83 NOK na štvorcový meter), leží podľa ocenenia OPAK v prijateľnom cenovom rozpätí, t. j. od 4 510 000 do 5 636 000 NOK (respektíve od 80 do 100 NOK za štvorcový meter). Aj keď nórske orgány uznávajú, že zaplatená cena je v nižšej časti prijateľného cenového rozpätia, ku ktorému OPAK dospela, tvrdia, že štátna pomoc nemôže existovať, ak sa zaplatená cena výrazne neodchyľuje od odhadnutých hodnôt, keďže hodnota nezastavaného pozemku, ktorý nie je zahrnutý v územnom pláne, je v každom prípade neistá.

3.3. PRIPOMIENKY K PREDAJU NEHNUTEĽNOSTÍ ČÍSLO 2/70 A 2/32 KLUBU BRYNE FK

V súvislosti s predajom nehnuteľností číslo 2/70 a 2/32 nórske orgány tvrdili, že prvou otázkou, ktorú je potrebné posúdiť, je, či klub Bryne FK touto transakciou získal hospodársku výhodu. V pripojenom ocenení spoločnosť OPAK odhadla hodnotu pozemku, na ktorom sa má postaviť štadión, v rozmedzí od 2 385 000 NOK do 2 915 000 NOK. Keďže za pozemok nebola zaplatená žiadna náhrada, nórske orgány uznávajú, že Bryne FK získal hospodársku výhodu zodpovedajúcu hodnote majetku, ktorú stanovila spoločnosť OPAK.

Bez ohľadu na výhodu poskytnutú klubu Bryne FK nórske orgány tvrdia, že táto transakcia nepredstavovala štátnu pomoc v zmysle článku 61 ods. 1 Dohody o EHP. Klub Bryne FK nebol podľa ich názoru v čase transakcie podnikateľským subjektom v zmysle pravidiel EHP týkajúcich sa štátnej pomoci. Toto stanovisko sa zakladá na organizačnej štruktúre klubu v čase transakcie – Bryne FK v tom čase vykonával len nekomerčné a neprofesionálne činnosti, kým komerčná činnosť a hospodárske riziká a výhody súvisiace s profesionálnym futbalovým tímom klubu sa sústredili v Bryne Fotball ASA.

Pokiaľ ide o prípadnú štátnu pomoc v prospech Bryne Fotball ASA, Nórsko tvrdí, že táto bola vylúčená na základe podmienok zmluvy o spolupráci. Podľa tejto zmluvy bola spoločnosť Bryne Fotball ASA povinná zaplatiť klubu Bryne FK ročný poplatok vo výške 150 000 NOK za používanie štadiónu plus 10 000 NOK za oficiálny zápas. Táto zmluva by preto zabezpečila, aby hospodársku výhodu vyplývajúcu z prevodu pozemku využíval len Bryne FK.

Pokiaľ ide o zlúčenie Bryne Fotball ASA a Bryne FK, ktoré sa uskutočnilo približne pol roka po prevode pozemku, nórske orgány tvrdia, že nie je možné predpokladať, že v dôsledku zlúčenia výhoda poskytnutá obcou automaticky pripadne v príslušnom pomere na komerčné činnosti klubu. Namiesto toho sa musia podrobne analyzovať súčasné hospodárske činnosti s cieľom stanoviť kľúč na rozdelenie medzi hospodárske a nehospodárske činnosti.

4. PRIPOMIENKY TRETÍCH STRÁN

4.1. PRIPOMIENKY KLUBU BRYNE FK

Bryne FK poskytol pripomienky týkajúce sa prevodu pozemkov a organizačnej štruktúry a činností klubu.

V súlade s tým, čo už bolo uvedené, klub vysvetľuje, že jeho organizačná štruktúra sa zmenila, keď sa v roku 2004 Bryne FK a Bryne Fotball ASA zlúčili. V súčasnosti sa všetky činnosti realizujú v Bryne FK. Klub však uzatvoril nadväzujúcu zmluvu so spoločnosťou Klubbinvest AS, ktorá znáša finančné riziko za zmluvy s profesionálnymi futbalistami.

Klub ďalej poukazuje, že v rokoch 2005, 2006 a 2007 mal záporné výsledky a že hlavná časť jeho činností je nekomerčná, týkajúca sa najmä mladých futbalistov. Z celkového počtu 2 047 hodín činnosti v klube ⁽³⁷⁾ hospodárska činnosť predstavuje len približne 230 hodín, čiže 11 % z celku. Všetky nehospodárske činnosti sa realizujú v zariadeniach nachádzajúcich sa na pozemku, ktorý bol prevedený na klub prostredníctvom zmluvy z roku 2003.

Pokiaľ ide o prevod vlastníckeho práva na priestory štadióna, klub zdôrazňuje, že v roku 2003 bol prevedený len pozemok, keďže klub už vlastnil stavby a zariadenia. Klub ďalej poukazuje na zmluvu o prenájme uzatvorenú samosprávnou obcou Time v postavení bývalého vlastníka pozemku, na základe ktorej sa určitá plocha prevedeného pozemku rezervuje na parkovanie na obdobie 99 rokov. Klub zastáva názor, že zmluva o dlhodobom prenájme výrazne znižuje hodnotu pozemku a že spoločnosť OPAK tento fakt nezohľadnila.

⁽³⁷⁾ Na základe tabuľky, ktorú poskytol klub Bryne FK (zahrnuté v úkone č. 485026) a ktorá dokumentuje počet hodín činnosti rozdelených podľa vekovej skupiny, mesiaca a druhu činnosti (tréning, zápas atď.).

Bryne FK nebol podľa názoru klubu v čase prevodu pozemku podnikateľským subjektom vzhľadom na vtedajšiu organizačnú štruktúru a na už uvedenú zmluvu o spolupráci. Keďže otázka štátnej pomoci by sa mala posudzovať v čase prevodu, štátna pomoc neexistuje. Pokiaľ ide o hodnotu pozemku, klub poznamenáva, že v dôsledku zápornej hodnoty zmluvy o prenájme, v ktorej sa časti pozemku vyhradili na parkovanie, je skutočná hodnota prevezeného pozemku výrazne nižšia ako hodnota, ku ktorej dospela spoločnosť OPAK. Ak by dozorný orgán dospel k záveru, že prevod predstavuje štátnu pomoc, prípadný prvok pomoci môže byť preto *de minimis*.

4.2. PRIPOMIENKY NÓRSKEHO FUTBALOVÉHO ZVÄZU

Nórsky futbalový zväz (ďalej len „NFF“) predložil všeobecné pripomienky týkajúce sa organizácie nórskeho futbalu, pričom sa zdržal pripomienok špecificky sa týkajúcich uvedeného prípadu.

Zväz vysvetľuje, že s počtom viac ako 500 000 členov zahŕňajúcich 400 000 aktívnych futbalových hráčov je jednou z najväčších neziskových organizácií Nórska. Hlavnou činnosťou zväzu je získavanie a rozvoj hráčov.

NFF sa preto usiluje zabezpečiť, aby v krajine existovalo primerané materiálne vybavenie.

NFF poukazuje na to, že poskytovanie a organizácia športových aktivít pre deti a mládež v ich miestnom prostredí je v zásade povinnosťou verejného sektora. Výstavba nových zariadení preto vyžaduje príspevok športovej komunity, ako aj orgánov verejnej moci. NFF je presvedčený, že príspevok klubov k tejto verejnej úlohe je v skutočnosti výrazný, hoci sa nikdy nekvanifikoval. Ďalším prínosom jeho úsilia vo vzťahu k deťom a mládeži je vytvorenie koridoru pre pohyb medzi základným futbalom a profesionálnym futbalom. Solidarita s miestnymi klubmi je vždy dôležitým cieľom, aj keď sa príjmy vytvárajú prostredníctvom predaja mediálnych práv na vnútroštátnej alebo európskej úrovni.

4.3. PRIPOMIENKY KLUBU VÅLERENGA FOTBALL

Vålerenga Fotball prostredníctvom svojho právneho zástupcu, právnickej firmy Selmer, predložil všeobecné pripomienky k otázke prevodu pozemkov na futbalové kluby na účel budovania futbalových zariadení. Táto záležitosť má podľa Vålerenga praktický význam a je predpoklad, že sa v budúcnosti bude znovu objavovať.

Za daných okolností klub poukazuje na 6 otázok, ktoré môžu byť dôležité pri riešení takýchto prípadov. Po prvé, poukazuje na dôležitosť vedenia samostatného účtovníctva za komerčnú a nekomerčnú časť klubu. Po druhé, Vålerenga tvrdí, že klub, ktorý vlastní prenajatý štadión, môže ešte patriť mimo rámec definície podnikateľského subjektu, pokiaľ ho prevádzkuje len

ako „pasívny vlastník“. Po tretie, Vålerenga zastáva názor, že je predpoklad, že výstavba a prevádzka futbalových štadiónov nemá vplyv na obchod. Po štvrté, klub uvádza, že futbalové štadióny možno považovať za sociálnu infraštruktúru. Po piate, trhové nájomné za futbalový štadión by sa malo určiť na základe toho, čo sú kupujúci ochotní zaplatiť, nie na základe toho, či sa investícia bude amortizovať. Po šieste, záväzok vybudovať a prevádzkovať futbalový štadión spojený s prevezeným pozemkom má negatívnu hodnotu, čo znamená, že pre klub neplynie žiadna hospodárska výhoda.

II. POSÚDENIE

1. EXISTENCIA ŠTÁTNEJ POMOCI

Článok 61 ods. 1 Dohody o EHP znie takto:

„Ak nie je touto dohodou ustanovené inak, pomoc poskytovaná členskými štátmi ES, štátmi EZVO alebo akoukoľvek formou zo štátnych prostriedkov, ktorá naruša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s fungovaním tejto dohody, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi zmluvnými stranami.“

Z tohto ustanovenia vyplýva, že pre existenciu štátnej pomoci v zmysle Dohody o EHP musia byť splnené tieto podmienky:

- pomoc musí byť poskytnutá prostredníctvom štátnych zdrojov,
- pomoc musí uprednostňovať určité podniky alebo výrobu určitého tovaru, t. j. opatrenie musí prinášať podniku hospodársku výhodu,
- opatrenie musí byť selektívne v zmysle Dohody o EHP,
- pomoc musí narušať hospodársku súťaž a ovplyvňovať obchod medzi zmluvnými stranami.

Posúdenie, či sú tieto podmienky splnené, sa musí vykonať individuálne vo vzťahu ku každému z uvedených prevodov.

2. PREDAJ NEHNUTEĽNOSTÍ ČÍSLO 1/152, 1/301 A 1/630 SPOLOČNOSTI GRUNNSTEINEN AS

V rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania vyjadril dozorný úrad pochybnosti, či sa tento prevod uskutočnil za trhových podmienok. Dozorný úrad uznal, že prevod, pri ktorom cena zaplatená za nehnuteľnosť spočíva v záväzku vybudovať podzemné parkovisko pre obec, môže byť v zásade uskutočnený za trhových podmienok. Na to, aby dozorný úrad overil, či sa prevod uskutočnil za trhových podmienok, by sa však muselo vykonať ocenenie nehnuteľnosti a musela by sa spoľahlivo stanoviť trhová cena za vybudovanie parkovacích miest.

V rozhodnutí o začatí konania dozorný orgán ďalej poukázal, že ocenenie predložené nóorskymi orgánmi v tom čase, ktoré vykonala spoločnosť Eiendomsmeidler 1, sa vzťahovalo len na jednu z uvedených nehnuteľností. Dozorný úrad vyslovil pochybnosť aj o spoľahlivosti ocenenia nehnuteľnosti číslo 1/630, keďže v ocenení nebola uvedená použitá metóda ani charakteristiky nehnuteľnosti, ktoré boli rozhodujúce pre záver.

Dozorný úrad tiež dospel k záveru, že tento prevod ovplyvnil obchod a hospodársku súťaž v EHP.

V nadväznosti na rozhodnutie dozorného úradu o začatí konania predložili nórske orgány nové ocenenie nehnuteľností ako aj ocenenie nákladov na výstavbu parkovacích miest, ktoré vypracovala spoločnosť OPAK. Dozorný úrad poznamenáva, že sa nemožno domnievať, že spoločnosť Grunnsteinen získala výhodu, ak sa dá preukázať, že hodnota nehnuteľností bola rovnaká alebo nižšia ako záporná hodnota záväzku vybudovať podzemné parkovisko. S cieľom preskúmať, či je táto podmienka splnená, je potrebné preskúmať spoľahlivosť správy spoločnosti OPAK, pokiaľ ide o metódu stanovenú v usmerneniach dozorného úradu o prvkoch štátnej pomoci pri predaji pozemkov a stavieb orgánmi verejnej moci.

2.1. HODNOTENIE SPRÁVY SPOLOČNOSTI OPAK

Podľa usmernení o prvkoch štátnej pomoci pri predaji pozemkov a stavieb orgánmi verejnej moci by trhovú hodnotu nehnuteľnosti mal na základe všeobecne uznávaných trhových ukazovateľov a noriem oceňovania stanoviť odhadca hodnoty majetku s dobrou povestou, ktorý by pri výkone svojich úloh mal byť nezávislý. A napokon hospodárske znevýhodnenie vyplývajúce zo zvláštnych záväzkov by sa malo vyhodnotiť osobitne a môže sa započítavať do nákupnej ceny⁽³⁸⁾.

Odhadca hodnoty majetku s dobrou povestou

Správu z ocenenia vypracovala spoločnosť OPAK, pôsobiaca v oblasti riadenia stavieb, poskytovania služieb spoločenstvám vlastníkov domov a oceňovania hodnoty majetku. Príslušnú správu vypracoval pán Jacob Aarsheim.

V usmerneniach o štátnej pomoci sa ustanovuje, že „odhadca hodnoty majetku“ je osoba s dobrou povestou, ktorá získala príslušný titul v uznávanej vzdelávacej inštitúcii alebo rovnocennú akademickú kvalifikáciu a má vhodné skúsenosti a je kompetentná oceňovať pozemky a stavby v danom mieste a danej kategórii majetku.

Nórske orgány vysvetlili, že spoločnosť OPAK, a najmä pán Aarsheim, majú značné skúsenosti s oceňovaním nehnuteľností tejto kategórie v okrese Jæren. Ich tvrdenia sú podoprené životopisom pána Aarsheima, pripojeným k pripomienkam

nórskeho orgánov zaslaných dozornému úradu⁽³⁹⁾. Okrem rozsiahlych skúseností má pán Aarsheim aj stavebné vzdelanie. Preto nie je dôvod domnievať sa, že by spoločnosť OPAK a pán Aarsheim nespĺňali kritériá stanovené v usmerneniach a nemali by dobrú povesť.

Nezávislosť odhadcu hodnoty majetku

V usmerneniach o štátnej pomoci sa ustanovuje: „Odhadca by mal byť pri výkone svojich úloh nezávislý, t. j. orgány verejnej moci by nemali mať právo vydávať príkazy týkajúce sa výsledku ocenenia“.

V správe sa poukazuje na účel ocenenia a na prítomnosť pána Aarsheima a jedného ďalšieho pracovníka zo spoločnosti OPAK v čase návštevy nehnuteľnosti. Pripojené je aj podrobné vysvetlenie uplatnenej metódy. Dozorný orgán nemá za daných okolností dôvod pochybovať, či odhadca hodnoty majetku vykonal svoju úlohu úplne nezávisle v zmysle usmernení.

Hodnotenie trhovej hodnoty na základe všeobecne uznávaných ukazovateľov a noriem oceňovania

V usmerneniach sa pojem „trhová hodnota“ vymedzuje ako „cena, za ktorú možno predat pozemky a stavby na základe súkromnej zmluvy medzi dobrovoľným predávajúcim a nezávislým kupujúcim v deň ocenenia za predpokladu, že majetok je verejne obchodovateľný, že trhové podmienky umožňujú riadne dispozičné právo a že je vzhľadom na povahu majetku k dispozícii bežná doba na dohodnutie predaja“.

V správe spoločnosti OPAK sa okrem iného uvádzajú tieto východiskové body a predpoklady:

- vlastník je ochotný uskutočniť predaj,
- nehnuteľnosť sa môže voľne uviesť na trh za účelom predaja počas bežnej doby,
- kupujúci, ktorí sú v dôsledku „osobitných záujmov“ ochotní zaplatiť nadmerne vysoké ceny, sa neberú do úvahy,

[...]

- hodnotenie sa vykonáva v súlade s bežnými postupmi spoločnosti OPAK pre oceňovanie a so spôsobmi oceňovania, ktoré ustanovil UiS.

⁽³⁸⁾ Usmernenia o prvkoch štátnej pomoci pri predaji pozemkov a stavieb orgánmi verejnej moci, oddiel 2.2 písm. a) až c).

⁽³⁹⁾ Pripomienky Nórska k rozhodnutiu dozorného úradu o začatí konania, úkon č. 466024, s. 8, a príloha 5 (Životopis).

Keďže stavba na pozemku je určená na demoláciu a musí sa zbúrať, spoločnosť OPAK posudzovala hodnotu nehnuteľností ako nezastavaný pozemok. V nasledujúcom texte sa vysvetľuje použitá metodika, označovaná ako „metóda ocenenia pozemku obstarávacou cenou“:

„Ocenenie nehnuteľnosti závisí od jej očakávaného potenciálu využitia a možností výstavby, vrátane očakávaného zisku. Priamym parametrom toho sú náklady na pozemok, t. j. rozdiel medzi trhovou hodnotou úplne zastavaného pozemku a celkovej stavby vrátane ziskového rozpätia, ale bez nákladov na pozemok; vydelené počtom štvorcových metrov vnútornej podlahovej plochy, bez suterénu.“⁽⁴⁰⁾ Ďalej sa vysvetľuje, že náklady na pozemok budú závisieť od dopytu po stavbách v danej oblasti, stavebných nákladov a uplatniteľných smerníc územného plánovania. Pri vypracovaní tohto ocenenia sa budú zohľadňovať aj skúsenosti z predaja porovnateľných pozemkov v danej oblasti.

Pri uplatňovaní tejto metódy sa v správe spoločnosti OPAK dospelo k cene 3,2 milióna NOK ako k primeranému odhadu predajnej ceny.

Dozorný úrad v minulosti vo svojom rozhodnutí týkajúcom sa predaja budovy univerzitnej knižnice v Oslo rozhodol, že metóda nákladov na pozemok je prijateľná metóda pre pozemky, na ktorých nie sú stavby⁽⁴¹⁾. Nórske združenie odhadcov (NTF) na svojich internetových stránkach⁽⁴²⁾ uvádza najmä iné metódy, napríklad metódu čistej kapitalizácie, metódu peňažných tokov a metódu technickej hodnoty. Pri týchto metódach sa však predpokladá, že na pozemku stojí stavba. Keďže stavba na uvedenom pozemku je určená na zbúranie, dozorný orgán rozhodol, že metóda nákladov na pozemok je prijateľnou metódou oceňovania uvedených troch nehnuteľností.

Hospodárske znevýhodnenie zvláštnych záväzkov

Podľa usmernení „s predajom môžu byť vo verejnom záujme spojené zvláštne záväzky, ktoré sa týkajú pozemkov a stavieb, a nie kupujúceho alebo jeho hospodárskych činností, za podmienky, že sa požadujú od každého potenciálneho kupca, pričom tento je v zásade schopný ich plniť bez ohľadu na to, či podniká, alebo nie, alebo na povahu jeho podnikania. Hospodárske znevýhodnenie vyplývajúce z takýchto záväzkov by mali nezávislí odhadcovia oceniť zvlášť a môže sa započítať do nákupnej ceny.“

Dozorný úrad dospel k záveru, že záväzok vybudovať podzemné parkovisko predstavuje takýto zvláštny záväzok, ktorý sa netýka kupujúceho. Takisto náklady na zbúranie stavby určenej na demoláciu sa môžu oceniť a započítať podľa tých istých zásad.

⁽⁴⁰⁾ Ocenenie nehnuteľností číslo 1/152, 1/301 a 1/630 spoločnosťou OPAK (príloha 3 k úkonu č. 466024).

⁽⁴¹⁾ Rozhodnutie dozorného úradu č. 170/05/COL z 29. júna 2005 o predaji pozemkov vo verejnom vlastníctve – budovy univerzitnej knižnice a časti susediaceho pozemku v Oslo.

⁽⁴²⁾ <http://www.ntf.no/naring.aspx>.

Pokiaľ ide o záväzok vybudovať podzemné parkovacie miesta, odhad nákladov sa zakladá na usmerneniach vydaných orgánmi verejnej moci a nezávislým technickým inštitútom⁽⁴³⁾, v ktorých sa vyžaduje 25 štvorcových metrov na jedno parkovacie miesto a skúsenosti so stavebnými nákladmi na podzemné parkoviská. Spoločnosť OPAK uvádza, že táto metóda výpočtu nákladov predstavuje bežný postup odvetvia. Na základe toho OPAK dospela k cene 130 000 NOK za parkovacie miesto, respektíve k cene 8 450 000 NOK za 65 parkovacích miest bez DPH a nákladov na pozemok.

Náklady na zbúranie vrátane nákladov na zber a triedenie odpadu sa určili na základe skúseností s podobnými búracími prácami. OPAK odhaduje, že tieto náklady môžu predstavovať 150 000 NOK.

Dozorný úrad pripomína, že hoci je povinný posúdiť obsah znaleckých posudkov predložených externými stranami, nie je povinný zapojiť vlastných externých poradcov⁽⁴⁴⁾. Dozorný úrad po preskúmaní výpočtov nákladov vykonaných nezávislým znalcom s dostatočnými technickými znalosťami v oceňovaní nehnuteľností ako takom a na základe inšpekcie na mieste dospel k záveru, že tieto výpočty sú v súlade s usmerneniami o štátnej pomoci. Odhadnuté náklady sa preto môžu započítať do nákupnej ceny.

2.2. ZÁVER O PRVKU ŠTÁTNEJ POMOCI PRI PREDAJI NEHNUTEĽNOSTÍ ČÍSLO 1/152, 1/301 A 1/630 SPOLOČNOSTI GRUNNSTEINEN AS

Na základe uvedeného posúdenia správy spoločnosti OPAK dospel dozorný orgán k záveru, že tento prevod neprináša spoločnosti Grunnsteinen AS hospodársku výhodu, keďže hospodárske znevýhodnenie vyplývajúce zo záväzku vybudovať podzemné parkovacie miesta a náklady na zbúranie budovy určenej na demoláciu sa odhadujú spolu na 8,6 milióna NOK a hodnota pozemku sa odhaduje na 3,2 milióna NOK. Keďže záporná hodnota hospodárskych znevýhodnení výrazne prevyšuje pozitívnu hodnotu pozemku, tento záver nie je ovplyvnený žiadnym primeraným rozpätím chybovosti ani skutočnosťou, že OPAK uvádza, že ocenenie takýchto nehnuteľností je neisté.

Dozorný orgán však poznamenáva, že rozdiel v hodnote medzi záväzkom, ktorý preberá Grunnsteinen, a hodnotou pozemku je tak výrazný, že by mohol naznačovať, že trhovú hodnotu, ku ktorej dospela spoločnosť OPAK, môže byť neistá. Vzhľadom na výraznú nezhodu by však ani značná zmena hodnôt, ku ktorým dospela spoločnosť OPAK, nevedla k záveru, že spoločnosť Grunnsteinen získala výhodu.

Dozorný orgán za daných okolností dospel k záveru, že prevod nehnuteľností číslo 1/152, 1/301 a 1/360 na spoločnosť Grunnsteinen nepredstavoval štátnu pomoc v zmysle článku 61 ods. 1 Dohody o EHP.

⁽⁴³⁾ Norges byggeforskningsinstitutt and Statens vegvesen.

⁽⁴⁴⁾ Vec T-274/01 Valmont/Komisija, Zb. 2004, s. II-3145, bod 72.

3. PREDAJ NEHNUTEĽNOSTI ČÍSLO 4/165 SPOLOČNOSTI BRYNE INDUSTRIEPARK AS

V rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania dozorný úrad vyjadril pochybnosti, či cena 4,7 milióna NOK za pozemok s výmerou 56 000 štvorcových metrov zodpovedala trhovej cene. Pochybnosti dozorného úradu sa zakladali okrem iného na skutočnosti, že obec uviedla, že pozemok bol predaný za obstarávaciu cenu, pričom sa od tejto metódy neskôr odklonila, keďže sa predpokladalo, že by viedla k predaju pozemku za príliš nízku cenu. Okrem toho, keďže sa nevykonalo ocenenie, porovnanie s predajom iných pozemkov v regióne dozorný úrad nepresvedčilo.

V odpovedi na príkaz dozorného úradu o poskytnutie informácií, ktorý je obsiahnutý v rozhodnutí o začatí konania, nórske orgány predložili ocenenie pozemku vykonané spoločnosťou OPAK. Preto je potrebné zvážiť, či predložené ocenenie spĺňa normy ustanovené v usmerneniach dozorného úradu.

3.1. POSÚDENIE SPRÁVY OPAK

Podľa usmernení dozorného úradu o štátnej pomoci by trhovú hodnotu nehnuteľnosti mal na základe všeobecne uznávaných trhových ukazovateľov a noriem oceňovania stanoviť odhadca hodnoty majetku s dobrou povestou, ktorý by pri výkone svojich úloh mal byť nezávislý.

Odhadca hodnoty majetku s dobrou povestou

Kvalifikácia a dobrá povest spoločnosti OPAK, a najmä pána Aarsheima, už bola posúdená. Vzhľadom na toto posúdenie dozorný orgán dospel k záveru, že správu týkajúcu sa nehnuteľnosti číslo 4/165 tiež vykonal odhadca hodnoty majetku s dobrou povestou.

Nezávislosť odhadcu hodnoty majetku

Dozorný úrad nenašiel žiadne známky toho, že by odhadca hodnoty majetku nebol nezávislý. Pán Aarsheim patrí k známej spoločnosti zaoberajúcej sa oceňovaním, ktorá nemá žiadne prepojenie s obcou. V správe sa tiež uvádza účel posúdenia, potvrdzuje sa, že pán Aarsheim navštívil pozemok, a podrobne sa opisuje použitá metóda. Na základe toho dozorný orgán nemá dôvod pochybovať, či ocenenie bolo vykonané úplne nezávisle od akýchkoľvek príkazov obce v súvislosti s výsledkom ocenenia.

Hodnotenie trhovej hodnoty na základe všeobecne uznávaných ukazovateľov a noriem oceňovania

Ako sa už uviedlo, spoločnosť OPAK uvádza mnoho predpokladov svojho ocenenia vrátane predpokladu, že predávajúci je ochotný predat a že pozemok sa môže ponúkať na predaj počas bežnej doby.

Spoločnosť OPAK ocenila hodnotu pozemku na základe toho, že nebol zahrnutý do územného plánu a bol iba všeobecne určený na priemyselné účely. Dôvodom toho je, že navrhovaný územný plán, v ktorom bol pozemok určený na priemyselné účely, bol zrušený pred podpisom zmluvy v dôsledku námietok Štátnej správy verejných ciest⁽⁴⁵⁾. Neskôr prijatý územný plán bol podľa OPAK veľmi odlišný od plánu, ktorý bol zrušený, keďže oblasť bola vyčlenená na športové účely, nie na priemyselné účely.

V správe sa ustanovuje, že „predajná hodnota je cena, ktorú sú viacerí nezávislí potenciálni kupujúci, ktorí majú záujem o pozemok, ochotní zaplatiť v deň ocenenia“. V prípade Hålandsmarka, na rozdiel od ocenenia nehnuteľností prevedených na spoločnosť Grunnsteinen, spoločnosť OPAK neuplatňuje metódu ocenenia pozemku obstarávacou cenou, ani žiadnu z metód, ktoré NTF uprednostňovalo vo vzťahu k stavbám. Namiesto toho je cena stanovená na základe porovnania s porovnateľnými pozemkami predanými v danej oblasti (porovnávacie predajné hodnoty).

Spoločnosť OPAK uvádza, že porovnateľné ceny sa v danej oblasti pohybujú od 80 NOK na štvorcový meter (predaj medzi súkromnou stranou a obcou) do 115 NOK na štvorcový meter (predaj medzi dvoma súkromnými stranami). Spoločnosť OPAK poukazuje aj na rozhodnutie o precenení vo veci Stavanger, v ktorom sa stanovila cena 140 NOK na štvorcový meter za pozemky určené na výstavbu domov v mieste, ktoré sa nachádza úplne v centre. Podľa OPAK by to pre uvedenú priemyselnú oblasť mohlo zodpovedať cene približne 90 NOK na štvorcový meter. Spoločnosť OPAK uznáva, že trhové podmienky sú neisté, a preto navrhuje, aby trhovú cenu bola od 80 do 100 NOK na štvorcový meter, respektíve od 4 510 000 do 5 636 000 NOK na celú výmeru. Vzhľadom na to sa odhad predajnej hodnoty stanovený spoločnosťou OPAK nachádza v strede tohto rozpätia, t. j. predstavuje 5 100 000 NOK.

Dozorný úrad bol vo svojom rozhodnutí o začatí konania skeptický, pokiaľ ide o dôveru v porovnávanie s cenami získanými za iné nehnuteľnosti v danej oblasti, realizované obcou, okrem iného z dôvodu, že sa zdalo, že územný plán oblasti bol napriek námietkam správy verejných ciest už prijatý, a že by sa preto mohlo zdať nesprávne porovnávať pozemok s oblasťami, v ktorých územný plán neexistoval. Nórske orgány však v pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania poukázali na to, že námietky správy verejných ciest boli v čase predaja známe, a že preto územný plán neexistoval. Územný plán predanú oblasť bol okrem toho prijatý až v auguste 2007, t. j. dva roky po predaji, a oblasť bola potom vyčlenená na športové účely. Hoci následná reťaz udalostí nebola stranám v čase prevodu známa, tieto skutočnosti podporujú záver, že zrušenie pôvodného územného plánu bolo autentické a že sa mohli očakávať jeho výrazné zmeny.

Dozorný orgán preto rozhodol, že predpoklady, z ktorých vychádza správa spoločnosti OPAK, t. j. že v čase predaja neexistoval platný územný plán, sú prijateľné.

⁽⁴⁵⁾ Článok 1 ods. 3 zmluvy o predaji, úkon č. 428860.

Pokiaľ ide o metódu oceňovania uplatnenú spoločnosťou OPAK, dozorný úrad poukazuje, že komparatívne predajné hodnoty sa zdajú menej presné ako iné metódy, ktoré uvádza NTF, keďže charakteristiky a očakávané využitie pozemku sa zohľadňujú v menšej miere. Dozorný úrad však z ocenení spoločnosti OPAK chápe, že metódu ocenenia pozemku obstarávacou cenou, ktorá je úzko spojená s maximálnym prípustným využitím pozemku, nie je možné dobre použiť, keď neexistuje územný plán. V súvislosti s tým je potrebné poznamenať, že NTF ako jednu z prijateľných metód oceňovania priemyselných pozemkov uvádza aj komparatívne predajné hodnoty ⁽⁴⁶⁾.

Vzhľadom na to dozorný úrad dospel k záveru, že správa spoločnosti OPAK sa musí považovať za vychádzajúcu zo všeobecne uznávaných ukazovateľov a noriem oceňovania.

3.2. ZÁVER O PRVKU ŠTÁTNEJ POMOCI PRI PREDAJI NEHNUTEĽNOSTI ČÍSLO 4/165 SPOLOČNOSTI BRYNE INDUSTRIAPARK

Predajná cena pre spoločnosť Bryne Industripark bola 4 700 000 NOK. Táto cena sa nachádza v nižšej časti cenového rozpätia, ktorý stanovila OPAK (od 4 510 000 do 5 636 000 NOK), a trochu nižšie ako odhadnutá predajná hodnota 5,1 milióna NOK.

Z judikatúry Súdu prvého stupňa vyplýva, že dozorný úrad pri skúmaní ocenení, ktoré mu boli predložené počas konania vo veci štátnej pomoci, pokiaľ ide o predaj pozemkov a stavieb orgánmi verejnej moci, musí „určiť, či sa [predajná cena] odchyľuje natoľko, že možno dospieť k záveru o existencii výhody“ ⁽⁴⁷⁾ (zvýšený dôraz). Uvedený prevod sa okrem toho týka nezastavaného pozemku, pre ktorý nebol vypracovaný územný plán a ktorého hodnotu nie je podľa spoločnosti OPAK možné určiť s istotou. Skutočná trhová hodnota pozemku preto mohla byť aj v nižšej časti cenového rozpätia stanoveného spoločnosťou OPAK, čím by mohla zodpovedať cene, ktorú spoločnosť Bryne Industripark skutočne zaplatila. Vzhľadom na to dozorný orgán dospel k záveru, že nie je možné stanoviť, či predaj pozemku priniesol spoločnosti Bryne Industripark výhodu v zmysle pravidiel štátnej pomoci.

Tento prevod preto v zmysle článku 61 ods. 1 Dohody o EHP nepredstavuje poskytnutie štátnej pomoci spoločnosti Bryne Industripark.

4. PREDAJ NEHNUTEĽNOSTÍ ČÍSLO 2/70 A 2/32 (ŠTADIÓN BRYNE) KLUBU BRYNE FK

V rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania vyjadril dozorný úrad pochybnosti, či sa prevod v prospech Bryne FK za 0 NOK uskutočnil za trhových podmienok. Dozorný úrad ďalej na základe informácií, ktoré mal vtedy

k dispozícii, dospel k záveru, že Bryne FK by na účel pravidiel štátnej pomoci mohol patriť do rámca definície podnikateľského subjektu vykonávajúceho hospodárske činnosti, ktoré by mohli ovplyvniť obchod v rámci EHP. Dozorný úrad prijal na základe toho predbežný názor, že transakcia mohla zahŕňať štátne zdroje, prinášať výhodu určitému podnikateľskému subjektu a ovplyvňovať obchod vo vnútri EHP.

Dozorný úrad získal nové informácie prostredníctvom konania vo veci formálneho zisťovania.

V pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania vo veci formálneho zisťovania a v odpovedi na príkaz dozorného úradu o poskytnutie informácie nórske orgány predložili, po prvé, ocenenie prevedených nehnuteľností, a po druhé, viac informácií o organizačnej štruktúre futbalového klubu v čase prevodu. Pokiaľ ide o organizačnú štruktúru, poukázalo sa na to, že klub pozostával z dvoch subjektov, a to Bryne ASA a Bryne FK.

4.1. ŠTÁTNE ZDROJE

V článku 61 ods. 1 Dohody o EHP sa stanovuje požiadavka, že na to, aby sa opatrenie považovalo za štátnu pomoc, musí byť poskytnuté štátom alebo prostredníctvom štátnych zdrojov.

Dozorný úrad pripomína, že podľa ustálenej judikatúry je definícia štátnej pomoci všeobecnejšia ako definícia subvencií, keďže zahŕňa nielen priame výhody, ako subvencie samotné, ale aj štátne opatrenia, ktoré v rôznych formách zmierňujú náklady, ktoré sú bežne zahrnuté v rozpočte podniku, a ktoré sú preto bez toho, aby predstavovali subvencie v pravom zmysle slova, podobné svojou povahou a majú ten istý účinok ⁽⁴⁸⁾. Strata príjmov štátu pri predaji pod trhovú hodnotu tiež patrí do rámca pojmu štátnych zdrojov.

Preto na určenie, či pri predaji nehnuteľností číslo 2/70 a 2/32 klubu Bryne FK boli dotknuté štátne zdroje, sa musí určiť ich trhová hodnota. V prípade, ak by ich obec predala za cenu pod trhovou hodnotou, spotrebovali by sa štátne zdroje vo forme ušlého príjmu.

Nórske orgány predložili ocenenie pozemku, na ktorom bol vybudovaný štadión, vypracované spoločnosťou OPAK. Ako sa už uviedlo, toto ocenenie sa musí preskúmať vzhľadom na usmernenia dozorného úradu.

⁽⁴⁶⁾ Porovnaj poznámku pod čiarou 42.

⁽⁴⁷⁾ Vec T-274/01 Valmont, už citovaná, bod 45 a spojené veci T-127/99, T-129/99 a T-148/99 Diputación Foral de Alava, Zb. 2002, s. II-01275, bod 85.

⁽⁴⁸⁾ Pozri najmä vec C-143/99 Adria-Wien Pipeline and Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke, Zb. 2001, s. I-8365, bod 38; vec C-501/00 Španielsko/Komisia, Zb. 2004, s. I-6717, bod 90 a vec C-66/02, Taliansko/Komisia, Zb. 2005, s. I-0000, bod 77.

Nezávislý odhadca hodnoty majetku s dobrou povestou

Dozorný orgán pri hodnotení správy poznamenáva, že toto ocenenie realizoval ten istý odhadca hodnoty majetku, spoločnosť OPAK/pán Aarsheim. Dozorný úrad už dospel k záveru, že OPAK a pán Aarsheim spĺňajú požiadavku stanovenú v usmerneniach, že odhadca hodnoty majetku by mal mať dobrú povesť. Dozorný úrad ďalej nemá dôvod domnievať sa, že pán Aarsheim nebol pri realizácii ocenenia nezávislý.

Hodnotenie trhovej hodnoty na základe všeobecne uznávaných ukazovateľov a noriem oceňovania

Z hľadiska osobitnej povahy uvedenej nehnuteľnosti je potrebné podrobnejšie preskúmať uplatnenú metódu s cieľom určiť, či sa ocenenie vykonalo na základe všeobecne uznávaných ukazovateľov a noriem oceňovania.

Ocenenie obsahuje, po prvé, opis súčasného využitia pozemku, to znamená futbalové ihrisko, bežecká dráha, tréningové ihriská, tribúna a tréningové haly. Oblasť je v platnom územnom pláne z 28. októbra 1997 vyčlenená na športové účely. Spoločnosť OPAK uvádza, že ako východiskový bod by hodnota pozemku mala vychádzať z prípustného využitia pozemku. Spoločnosť OPAK však dospela k záveru, že vzhľadom na to, že na pozemku už sú vybudované športové zariadenia, a teda neexistuje prípustné využitie, musí sa použiť iná metodika. Keďže štadión dostal finančné prostriedky zo stávkovania⁽⁴⁹⁾, OPAK poukazuje na podmienky vzťahujúce sa na tieto finančné prostriedky, ktoré stanovujú, že tieto zariadenia musia zostať otvorené a využívané 40 rokov, inak sa finančné prostriedky musia vrátiť. Okrem toho na to, aby bolo možné oceniť hodnotu pozemku na základe alternatívneho územného plánu, bolo by potrebné poznať podmienky tohto plánu. Za daných okolností dospela spoločnosť OPAK k záveru, že štadión možno oceniť len ako pozemok na stavbu športových zariadení. Ocenenie sa preto zakladá na porovnaní s priemyselnými plochami predanými v danej oblasti a záver je vyvodený na základe skutočností, že v súčasnom územnom pláne neexistujú komerčné oblasti vytvárajúce príjmy. Spoločnosť OPAK dospela k záveru, že trhovú cenu bude v rozsahu od 2 385 000 NOK do 2 915 000 NOK a predajnú hodnotu odhaduje na 2 650 000 NOK.

Ako prvé dozorný úrad poznamenáva, že ocenenie sa nezakladá na žiadnej z uprednostnených metód stanovených Nórsym združením odhadcov. Nezakladá sa ani na priamom porovnaní s podobnými pozemkami.

Dozorný úrad však uznáva, že futbalový štadión je jedinečný druh pozemku a ako taký sa ťažko priamo porovnáva s inými druhmi pozemkov. Dozorný úrad sa ďalej domnieva, že

vzhľadom na chýbajúci alternatívny územný plán a hospodárske znevýhodnenie vyplývajúce zo záväzku vrátiť prostriedky v prípade zmeny územného plánu sa zdá, že ocenenie, ktoré vychádza zo súčasného územného plánu, najlepšie odráža hodnotu skutočne prevedeného pozemku. Na záver, dozorný orgán uznáva ťažkosti spojené s ocenením nehnuteľností vyčlenených v územnom pláne na športové účely, ktoré sa podľa súčasných pravidiel územného plánovania nemôžu využívať ako komerčná oblasť vytvárajúca príjmy. Za týchto okolností považuje dozorný úrad metódu uplatnenú spoločnosťou OPAK/pánom Aarsheimom za prijateľnú na odhad trhovej ceny, hoci takáto cena je nevyhnutne poznačená neistotou. Dozorný úrad napríklad dospel k záveru, že trhovú cenu sa môže ešte znížiť skutočnosťou, že klub už má zmluvu o prenájme pozemku, ktorá bude preto predstavovať pre každého ďalšieho kupujúceho bremeno zafažujúce pozemok. Dozorný úrad dospel s týmito výhradami k záveru, že správa je dostatočne podrobná a podložená, aby sa mohlo s dostatočným stupňom istoty stanoviť, aká bude pravdepodobne hodnota pozemku.

Keďže samosprávná obec Time previedla pozemok na klub Bryne FK za cenu 0 NOK, pričom mala odhad ceny vo výške približne 2 650 000 NOK, dozorný úrad dospel k záveru, že pri tomto prevode boli dotknuté štátne zdroje.

4.2. HOSPODÁRSKA VÝHODA PRE PODNIKATELSKÝ SUBJEKT

a) Existencia hospodárskej výhody

Keďže pozemok bol prevedený na klub Bryne FK za 0 NOK, existuje zjavný rozdiel medzi zaplatenou cenou a pravdepodobnou trhovou hodnotou pozemku. Dozorný úrad preto dospel k záveru, že prevod prináša hospodársku výhodu klubu Bryne FK, keďže klub nemusel zaplatiť za pôdu hodnotu, ktorú by musel zaplatiť za trhových podmienok.

b) Klub Bryne FK ako podnikateľský subjekt v zmysle pravidiel štátnej pomoci

Ďalej sa musí posúdiť, či Bryne FK by sa mal v zmysle pravidiel štátnej pomoci považovať za podnikateľský subjekt. Na tento účel je potrebné pripomenúť, že pojem podnikateľský subjekt zahŕňa každý subjekt zapojený do hospodárskej činnosti, bez ohľadu na právnu formu subjektu a spôsob, akým je financovaný, a že každá činnosť tvorená ponúkaním tovaru a služieb na danom trhu predstavuje hospodársku činnosť⁽⁵⁰⁾.

Bryne FK má profesionálny alebo poloprofesionálny tím, ktorý v súčasnosti hrá v divízii pod prvou ligou a v čase prevodu hral v prvej lige. Pri predbežnom kvalifikovaní klubu Bryne FK dozorným úradom v rozhodnutí o začatí konania ako podnikateľského subjektu sa vychádzalo zo skutočnosti, že časť jeho

⁽⁴⁹⁾ Finančné prostriedky zo stávkovania sú príjmy štátnej stávkovej spoločnosti Norsk Tipping. Podľa pravidiel stanovených ministerstvom kultúry a cirkevných záležitostí sa takéto zariadenia musia udržiavať otvorené 40 rokov od dátumu dokončenia. Pozri brožúru Om tilskudd til anlegg for idrett og fysisk aktivitet – 2008, kapitola 4.9, http://www.regjeringen.no/upload/KKD/Idrett/V-0732B_web.pdf.

⁽⁵⁰⁾ Pozri rozsudok Súdneho dvora EZVO vo veci E-5/07 Private Barnehagers Landsforbund/Dozorný orgán EZVO, bod 78 a vec C-218/00 Císal, Zb. 2002, s. I-691, bod 23.

činností, najmä predaj a nákup profesionálnych hráčov, poskytovanie zábavy vo forme futbalových zápasov a poskytovanie reklamných plôch, sa zrejme poskytujú na trhu, a preto sú hospodárskej povahy. Dozorný úrad nezaznamenal, že by sa počas konania vo veci formálneho zisťovania predložili nové argumenty, ktoré by mohli zmeniť tento záver. Preto je potrebné dospieť k záveru, že pokiaľ ide o tieto činnosti, v zmysle pravidiel štátnej pomoci je Bryne FK podnikateľský subjekt.

Dozorný úrad však poznamenáva, že 89 % celkových činností klubu Bryne FK, meraných počtom hodín činnosti, sa týka neprofesionálnych futbalových činností, najmä organizácie týchto činností pre deti a mládež⁽⁵¹⁾.

Podľa judikatúry Európskeho súdneho dvora sa na výkon športu vzťahuje právo EHP, len ak predstavuje hospodársku činnosť v zmysle Dohody o EHP. To sa bude vzťahovať na činnosti profesionálnych alebo poloprofesionálnych futbalových hráčov ponúkaných na trhu⁽⁵²⁾. Ako sa už uviedlo, tieto činnosti boli sústredené v spoločnosti Bryne ASA. Na druhej strane činnosti, ktoré Bryne FK poskytoval 600 mladým futbalistom v klube, sa vykonávajú najmä na neziskovom základe a vo veľkej miere na základe dobrovoľnej práce rodičov a iných osôb⁽⁵³⁾.

Ďalej je potrebné upozorniť na skutočnosť, že v praxi Európskej komisie sa zavedlo, že poskytovanie takýchto športových činností v prospech detí a mládeže nepredstavuje v zmysle pravidiel štátnej pomoci hospodárske činnosti. Vo veci týkajúcej sa verejnej podpory športových činností organizovaných profesionálnymi športovými klubmi pre mládež vo Francúzsku Komisia rozhodla, že podpora vzdelávaniu mládeže v občianskej, akademickej a športovej oblasti by sa mohla považovať za všeobecnú úlohu štátu v oblasti vzdelávania. Ak by bolo toto vzdelávanie prevzaté z formy, ktorá bola predtým známa ako „štúdium telovýchovy“, pričom by sa zachovali všeobecné charakteristiky a organizácia, uvedená pomoc by prinášala výhody pre činnosti v oblasti vzdelávania, čiže mimo oblasti hospodárskej súťaže. Okrem toho niektoré podporované činnosti boli zamerané na zníženie násillia medzi fanúšikmi a na podobné činnosti. Komisia rozhodla, že takéto činnosti by sa mohli definovať ako prispievajúce k občianskemu vzdelávaniu v širšom zmysle. Preto dospela k záveru, že uvedené opatrenia sú porovnateľné s činnosťami vzdelávania, ktoré by patrili do pôsobnosti vnútroštátneho vzdelávacieho systému, ktorý je jednou zo všeobecných úloh štátu⁽⁵⁴⁾.

V tomto smere je potrebné upozorniť na skutočnosť, že Nórsky futbalový zväz (NFF) poukázal, že poskytovanie a organizovanie športových činností pre deti/mládež v ich miestnom prostredí je

v zásade verejná úloha. Kluby v spolupráci s miestnymi orgánmi a so zväzom preberajú značnú zodpovednosť za rozvoj zariadení a za organizáciu činností na všetkých úrovniach. NFF ďalej poukázal, že nórske orgány opakovane zdôraznili pozitívnu úlohu futbalu ako mechanizmu sociálneho začlenenia⁽⁵⁵⁾.

Keďže kluby, ako poukázal NFF, organizujú futbalové činnosti pre deti a mládež, čím predstavujú vzdelávací doplnok v oblasti športu a kanál pre sociálne začlenenie a mobilitu, dozorný úrad dospel k záveru, že rekreačné futbalové činnosti organizované klubom Bryne FK možno považovať za úlohu vykonávanú vo všeobecnom záujme, podobnú vzdelávacím činnostiam. Tieto činnosti preto nepredstavujú hospodárske činnosti v zmysle ustanovení o štátnej pomoci Dohody o EHP.

Vzhľadom na uvedené skutočnosti dozorný úrad dospel k záveru, že v súvislosti s neprofesionálnymi činnosťami klubu Bryne FK ho v zmysle pravidiel štátnej pomoci nemožno považovať za podnikateľský subjekt.

c) Neexistencia výhod pre hospodárske činnosti klubu

Európska komisia rozhodla, že pokiaľ športový klub vykonáva hospodárske ako aj nehospodárske činnosti, štátna pomoc neexistuje, ak klub prostredníctvom oddeleného účtovníctva zabezpečí, aby hospodárske činnosti nezískali žiadnu výhodu⁽⁵⁶⁾. Nasledujúcim krokom posúdenia preto musí byť, či výhoda spočívajúca v prevode pozemku pod odhadovanou trhovou cenou v skutočnosti priniesla výhody pre hospodárske činnosti klubu.

Na začiatku je potrebné upozorniť, že klub v čase transakcie pozostával z dvoch právnických osôb, a to Bryne FK a Bryne Fotball ASA. Rozdelenie úloh a hospodárske vzťahy medzi týmito dvoma subjektmi boli stanovené v zmluve o spolupráci uzatvorenej klubom a spoločnosťou v roku 2000.

Na základe zmluvy o spolupráci medzi týmito dvoma subjektmi spoločnosť Bryne Fotball ASA zodpovedala za výkon hospodárskych činností, ako sú sponzorské zmluvy, predaj televíznych a mediálnych práv, poskytovanie reklamných plôch na štadióne, predaj výbavy pre fanúšikov a vydávanie oprávnení na ňu, komerčné využívanie hráčov a názvu a loga klubu, predaj lístkov na domáce klubové zápasy a zmluvy v súvislosti s tipovaním (článok 2 ods. 1).

⁽⁵¹⁾ Úkon č. 485026 (pripomienky tretích strán od Bryne FK).

⁽⁵²⁾ Vec 13-76 Donà/Mantero, Zb. 1976, s. 1333, bod 12.

⁽⁵³⁾ Úkon č. 485026 (pripomienky tretích strán od Bryne fotbalklubu).

⁽⁵⁴⁾ Vec N 118/00 Subventions publiques aux clubs sportifs professionnels (Francúzsko).

⁽⁵⁵⁾ Úkon č. 484855, pripomienky tretích strán od Nórskeho futbalového zväzu z 3. júla 2008.

⁽⁵⁶⁾ Pozri rozhodnutie Komisie vo veci N 118/00, už citované.

Klub Bryne FK na druhej strane zodpovedal za všetky športové činnosti vrátane tréningov a zápasov, všetky oficiálne povinnosti na základe predpisov NFF týkajúcich sa športu, rôzne činnosti týkajúce sa získavania finančných prostriedkov pre neprofesionálnu časť klubu a za prevádzku štadióna s výnimkou reklamy.

Hoci Bryne FK bol formálne zamestnávateľom profesionálnych hráčov a pomocných pracovníkov, a formálnou zmluvnou stranou zmlúv týkajúcich sa predaja, nákupu a prenájmu hráčov, všetky s tým spojené finančné záväzky⁽⁵⁷⁾ vykonávala spoločnosť Bryne Fotball ASA. Okrem toho všetok čistý zisk po pokrytí akýchkoľvek finančných nákladov zostával v spoločnosti Bryne Fotball ASA (článok 4 ods. 2). Administratívnych pracovníkov najímala a platila spoločnosť Bryne Fotball ASA (článok 5 ods. 1).

Podľa zmluvy za štadión ako taký zodpovedal klub Bryne FK. Spoločnosť Bryne Fotball ASA mala platiť Bryne FK 150 000 NOK ročne za všeobecné používanie štadióna a 10 000 NOK za oficiálny zápas (článok 4 ods. 2). Spoločnosť Bryne Fotball ASA mala Bryne FK zaplatiť aj ročný poplatok za právo používať názov a logo klubu a za komerčné využívanie hráčov (článok 4 ods. 3). Ak profesionálny tím používal majetok vo vlastníctve Bryne FK, napríklad štadión a názov a logo klubu, klub mal za to tiež dostať odmenu. Bryne FK v pripomienkach predložených dozornému orgánu tvrdí, že to predstavovalo trhovú odmenu, hoci nepredložil žiadne dokumenty v súvislosti s výpočtom tejto odmeny.

Na základe zmluvy o spolupráci by sa mohlo povedať, že Bryne FK vykonával určité ďalšie činnosti na získanie finančných prostriedkov, najmä prenájom štadióna a svojho názvu a loga spoločnosti Bryne Fotball ASA. Povahy týchto činností je taká, že v zásade sa môžu uskutočňovať na trhu v hospodárskej súťaži s inými hospodárskymi subjektmi, čím spadajú do rámca definície hospodárskej činnosti. V uvedenom prípade však zámerom platby spoločnosti s ručením obmedzeným za využívanie štadióna a názvu a loga klubu bolo vlastne zabezpečiť, aby žiadne finančné prostriedky určené v prospech rekreačných futbalových činností neplynuli v prospech profesionálnych futbalových činností. Preto sa zdá, že príjmy, ktoré Bryne FK získal prostredníctvom tohto mechanizmu, boli smerované späť na neprofesionálne futbalové činnosti realizované v rámci Bryne FK.

Ako sa už uviedlo, všetky náklady súvisiace s profesionálnym tímom platila spoločnosť Bryne Fotball ASA. Okrem toho dostal klub odmenu, ak profesionálny tím používal majetok patriaci futbalovému klubu Bryne FK. Je potrebné tiež upozorniť, že všetky komerčné činnosti (napríklad reklama atď.) týkajúce sa profesionálneho futbalu sa realizujú v rámci Bryne Fotball

ASA⁽⁵⁸⁾. Ako sa už uviedlo, podľa zmluvy s obcou Time bol pozemok štadiónu prevezený na klub Bryne FK, nie na spoločnosť Bryne Fotball ASA. Za týchto okolností dospel dozorný orgán k záveru, že zmluva o spolupráci zabezpečuje, aby žiadna pomoc poskytnutá klubu Bryne FK nepriniesla výhody pre činnosti spojené s profesionálnym futbalom ani iné s tým súvisiace obchodné činnosti, keďže účtovníctvo týchto činností sa viedlo osobitne od účtovníctva klubu Bryne FK.

Dozorný úrad ďalej poznamenáva, že Bryne FK uviedol, že všetky jeho vlastné činnosti sa uskutočňujú na pozemku štadióna, na ktorom neprofesionálne činnosti tvoria až 89 %. To znamená, že pozemok sa využíva najmä na vlastné základné činnosti klubu, t. j. poskytovanie rekreačných futbalových činností v miestnej komunite, najmä pre deti a mládež.

Dozorný úrad za týchto okolností dospel k záveru, že činnosti klubu Bryne FK vytvárajúce príjmy majú vzhľadom na hlavný cieľ klubu zjavne pomocný a vedľajší charakter⁽⁵⁹⁾.

Dozorný úrad ďalej poznamenáva najmä v súvislosti s prenájom futbalového štadiónu, že uvedený štadión má obmedzenú kapacitu miest na sedenie a nenachádza sa priamo v centre mesta. Preto sa zdá, že využitie štadióna nemá veľký význam pre iné strany ako Bryne Fotball ASA, že by prinášal skromné príjmy, a teda súkromní investori usilujúci sa o zisk by o neho mali obmedzený záujem. Dôležitou skutočnosťou je, že tento pozemok nesúťaží s nákupnými centrami ani kancelárskymi budovami v regióne. Aj v správe spoločnosti OPAK sa osobitne uvádza, že s pozemkom štadióna nie sú spojené žiadne komerčné plochy.

Na jar roku 2004, t. j. približne pol roka po prevode, Bryne Fotball ASA ukončila svoju činnosť a profesionálne činnosti boli prevezené na Bryne FK. Bryne FK okrem toho potvrdil, že klub nevedie osobitné účtovníctvo pre rôzne druhy činností v rámci klubu.

⁽⁵⁸⁾ Zmluva o spolupráci uplatniteľná v tom čase znamenala, že Bryne Fotball ASA, nie Bryne FK, bola zodpovedná za sponzorské zmluvy, predaj televíznych a mediálnych práv, poskytovanie reklamných plôch na štadióne, predaj výbavy pre fanúšikov a udeľovanie povolení na ňu, a za komerčné využívanie hráčov a názvu a loga klubu. Bryne Fotball ASA zodpovedala aj za predaj lístkov na domáce zápasy klubu. Pokiaľ ide o predaj a nákup profesionálnych hráčov, hoci sa nachádza na zozname úloh a povinností Bryne FK uvedených v článku 2 ods. 5 zmluvy, za platbu nákupnej ceny a miezd hráčov zodpovedala spoločnosť Bryne Fotball ASA. Preto sa zdá, že činnosti, ktoré dozorný orgán kvalifikuje podľa povahy ako hospodárske a schopné vplývať na obchod a hospodársku súťaž na úrovni EHP, sa v čase prevodu realizovali v rámci spoločnosti Bryne Fotball ASA.

⁽⁵⁹⁾ Vec Komisie N 558/05 – Pomoc ustanovizniám pre profesijné činnosti (Poľsko). Okrem toho aj vec N 234/07 Podpora VaVal (Španielsko), bod 38, poukazuje na to, že výskumné organizácie, ktoré nevykonávajú primárne hospodárske činnosti, môžu napriek tomu vykonávať za odmenu výskum v mene podnikateľských subjektov bez toho, aby boli v zmysle pravidiel štátnej pomoci kvalifikované ako podnikateľské subjekty.

⁽⁵⁷⁾ Tieto záväzky sa týkajú najmä platby nákupnej ceny za hráčov, trénerov a pomocných pracovníkov a platby miezd a iných požitkov hráčom, trénerom a pomocným pracovníkom. Spoločnosť mala platiť aj príspevky sociálneho poistenia za zamestnancov a hradiť obstarávanie a udržiavacie náklady za zariadenia; tréningové vikendy; cestovné náklady vynaložené v súvislosti so zápasmi a tréningami vonku, a náklady spojené s prenájom ihrísk a miest na stretnutia.

Keďže prevod pozemku je jednorazová transakcia, uvedené posúdenie vychádza zo štruktúry klubu v čase prevodu. Posúdenie možných vedľajších účinkov na hospodárske činnosti klubu po zlúčení by bolo opodstatnené, ak by existoval akýkoľvek signál, že cieľom diania bolo v skutočnosti obísť pravidlá štátnej pomoci, a to presmerovaním hospodárskej výhody cez subjekt nevykonávajúci hospodársku činnosť. V uvedenom prípade dozorný orgán nemá žiadne informácie, že následné zlúčenie Bryne FK a Bryne Fotball ASA bolo plánované v čase prevodu, že bolo akýmkoľvek spôsobom spojené s akvizíciou klubu alebo inak určené na obídenie pravidiel štátnej pomoci EHP.

Dozorný úrad preto dospel k záveru, že pomoc poskytnutá klubu Bryne FK prostredníctvom prevodu pozemku, na ktorom bol vybudovaný štadión, nepriniesla výhody pre hospodárske činnosti klubu.

4.3. ZÁVER O PREVODE NEHNUTEĽNOSTÍ ČÍSLO 2/70 A 2/32 V PROSPECH KLUBU BRYNE FK

Vzhľadom na uvedené skutočnosti dozorný úrad dospel k záveru, že prevod nehnuteľností na klub Bryne KF nepredstavoval štátnu pomoc v zmysle článku 61 ods. 1 Dohody o EHP.

5. ZÁVER

Dozorný úrad dospel na základe predchádzajúceho posúdenia k záveru, že nie je možné preukázať, že by ktorákoľvek z troch transakcií, ktoré sú predmetom tohto rozhodnutia, predstavovala štátnu pomoc v zmysle článku 61 ods. 1 Dohody o EHP,

PRIJAL TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Dozorný úrad EZVO dospel k záveru, že predaj nehnuteľností číslo 1/151, 1/301, 1/630 (spoločnosti Grunnsteinen); nehnuteľnosti číslo 4/165 (spoločnosti Bryne Industripark AS) a nehnuteľností číslo 2/72 a 2/32 (klubu Bryne FK) samosprávnou obcou Time nepredstavoval štátnu pomoc v zmysle článku 61 Dohody o EHP.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Nórskeму kráľovstvu.

Článok 3

Iba anglické znenie je autentické.

V Bruseli 23. júla 2009

Za Dozorný úrad EZVO

Per SANDERUD
predseda

Kristján A. STEFÁNSSON
člen kolégia

Predplatné na rok 2011 (bez DPH, vrátane poštovného)

Úradný vestník EÚ, séria L + C, len tlačené vydanie	22 úradných jazykov EÚ	1 100 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L + C, tlačené vydanie + ročné DVD	22 úradných jazykov EÚ	1 200 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L, len tlačené vydanie	22 úradných jazykov EÚ	770 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L + C, mesačné (súhrnné) DVD	22 úradných jazykov EÚ	400 EUR ročne
Dodatok k úradnému vestníku (séria S), Verejné obstarávanie a výberové konania, DVD, jedno vydanie za týždeň	viacjazyčné: 23 úradných jazykov EÚ	300 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria C – konkurzy	jazyk(-y), v ktorom(-ých) sa konajú konkurzy	50 EUR ročne

Úradný vestník Európskej únie, ktorý vychádza vo všetkých úradných jazykoch Európskej únie, si možno predplatiť v ktoromkoľvek z 22 jazykových znení. Zahŕňa sériu L (Právne predpisy) a C (Informácie a oznámenia).

Každé jazykové znenie má samostatné predplatné.

V súlade s nariadením Rady (ES) č. 920/2005 uverejneným v úradnom vestníku L 156 z 18. júna 2005 a ustanovujúcim, že inštitúcie Európskej únie nie sú viazané povinnosťou vyhotovovať všetky právne akty v írskom jazyku a uverejňovať ich v tomto jazyku, sa úradné vestníky uverejnené v írskom jazyku predávajú osobitne.

Predplatné na dodatok k úradnému vestníku (séria S – Verejné obstarávanie a výberové konania) zahŕňa všetkých 23 úradných jazykových znení na jednom viacjazyčnom DVD.

Predplatitelia *Úradného vestníka Európskej únie* môžu získať rôzne prílohy k úradnému vestníku, ktoré sa budú zasielať na základe jednoduchej žiadosti. O vydaní týchto príloh budú informovaní prostredníctvom oznámení pre čitateľov, ktoré sa vkladajú do *Úradného vestníka Európskej únie*.

Predaj a predplatné

Rozličné platené publikácie, rovnako ako aj *Úradný vestník Európskej únie*, si možno predplatiť a získať u obchodných distribútorov. Zoznam obchodných distribútorov možno nájsť na tejto internetovej adrese:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) poskytuje priamy a bezplatný prístup k právu Európskej únie. Na stránke si možno prehliadať *Úradný vestník Európskej únie*, ako aj zmluvy, právne predpisy, judikatúru a návrhy právnych aktov.

Viac sa dozviete na stránke: <http://europa.eu>



Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie
2985 Luxemburg
LUXEMBURSKO

SK